Manuel d'utilisation et entretien

STREETFIGHTER

STREETFIGHTER
STREETFIGHTER S

DUCATI

F

STREETFIGHTER

STREETFIGHTER
STREETFIGHTER S

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, notamment les recommandations concernant le rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.
Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.
De plus, notre service d'informations est à la disposition des Ducatistes et de tous les motards et passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !

Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces détachées d'origine Ducati.

Attention

Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

F

Sommaire

Indications générales 7
Garantie 7
Symboles 7
Informations utiles pour rouler en sécurité 8
Conduite à pleine charge 9
Données d'identification 10

Tableau de bord (Dashboard) 11
Tableau de bord 11
LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales 13
LCD (afficheur à cristaux liquides) - Réglage/affichage des paramètres 15
Indicateur de distance totale parcourue «Compteur kilométrique» 18
Indication vitesse véhicule 19
Indicateur de température liquide moteur 20
Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP » 21
Indicateur de distance parcourue sur la réserve (TRIP FUEL) 22
Indicateur d'affichage de l'horloge 23
Indicateur de température de l'air 24
Indicateur d'interventions d'entretien 25
Indicateur de tension de batterie (BAT) 26
Réglage du régime de ralenti (trs/mn) 27
Réglage de l'éclairage de fond (LIGHT SET) 28
Afficheur du temps sur le tour (LAP) 29
Affichage des données mémorisées (LAP Memory) 31
Système d'acquisition DDA 32
Erase DDA 33
Fonction activation / système Ducati Traction Control 34
Activation du système 35
Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control) 36
Indications pour le choix du niveau 38
Conseils pour l'utilisation sur piste 39
Conseils pour l'utilisation sur route 39
Réglage de l'horloge 40
Diagnostic du tableau de bord 41
Fonction « Rentrée automatique des clignotants » 46
Fonction ALLUMAGE « graduel » du phare 46
Fonction d'extinction «intelligente» du phare 46
Le système antidémarrage électronique 47
Clés 47
Code Card 48
Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique 49
Fonctionnement 51
Double des clés 51

Commandes pour la conduite 52
Position des commandes pour la conduite du motocycle 52
Commutateur d'allumage et antivol de direction 53
Commutateur gauche 54
Levier de commande de l'embrayage 55
Commutateur droit 56
Poignée des gaz 56
Levier de commande du frein avant 57
Pédale de commande du frein arrière 58
Sélecteur de vitesse 58
Réglage position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 59

Principaux éléments et dispositifs 61
Position sur le motocycle 61
Bouchon réservoir de carburant 62
Serrure selle 63
Béquille latérale 64
Amortisseur de direction 65
Eléments de réglage fourche avant 66
Eléments de réglage amortisseur arrière 68
Variation de l'assiette du motocycle 70

Mode d'emploi 72
Précautions pendant la période de rodage de la moto 72
Contrôles avant la mise en route 74
Démarrage du moteur 75
Démarrage et mise en route du motocycle 77
Freinage 77
Arrêt de la moto 78
Stationnement 78
Ravitaillement en carburant 80
Accessoires fournis de série 81
Système d'acquisition USB
(uniquement pour Streetfighter S) 82

Principales opérations d'utilisation et entretien 83
Remplacement du filtre à air 83
Contrôle et appoint éventuel liquide de refroidissement 83
Contrôle niveau liquide d'embrayage et de freins 84
Vérification de l'usure des plaquettes de frein 86
Lubrification des articulations 87
Réglage de la course à vide de la poignée des gaz 88
Charge de la batterie 89
Contrôle de tension de la chaîne de transmission 90
Graissage de la chaîne de transmission 91
Remplacement des ampoules feux de route et de croisement 92
Clignotants arrière 93
Éclairage plaque d'immatriculation 93
Orientation du phare 94
Pneus sans chambre à air (tubeless) 96
Contrôle niveau huile moteur 98
Nettoyage et remplacement des bougies 99
Nettoyage général 100
Inactivité prolongée 101
Consignes importantes 101

F

Entretien 102
Programme d'entretien : opérations réservées au Concessionnaire 102
Programme d'entretien : opérations réservées au client 105

Caractéristiques techniques 106
Encombrements (mm) 106
Poids 106
Moteur 108
Distribution 108
Performances 109
Bougie d'allumage 109
Alimentation 109
Freins 110
Transmission 111
Cadre 112
Roues 112
Pneus 112
Suspensions 112
Système d'échappement 113
Coloris disponibles 113
Circuit électrique 113

Aide-mémoire pour entretiens périodiques 118

Indications générales

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail dans les règles de l'art en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé. Les informations qu'il vous donnera se révéleront utiles au cours de vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto.
Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :

Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important

Risque de dommages à la moto et/ou à ses composants.

Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motocycle.

F

Informations utiles pour rouler en sécurité

Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.
Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.
Le pilote et le passager doivent TOUJOURS porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.
Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation de la chaussée, le pilote doit TOUJOURS tenir ses mains sur le guidon, alors que le passager doit TOUJOURS se tenir avec les deux mains sur la sangle placée sur la selle passager.
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
TOUJOURS respecter les limites de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne JAMAIS dépasser la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation permet d'atteindre.
Signaler TOUJOURS et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.
Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
TOUJOURS arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaille en carburant et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.
Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.
TOUJOURS retirer la clé quand on laisse la moto sans surveillance.
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.
Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires supplémentaires, ne doit pas dépasser la valeur suivante : 390 kg

Tâcher de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 96 et en bon état.

F

Données d'identification

Deux chiffres d'identification, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

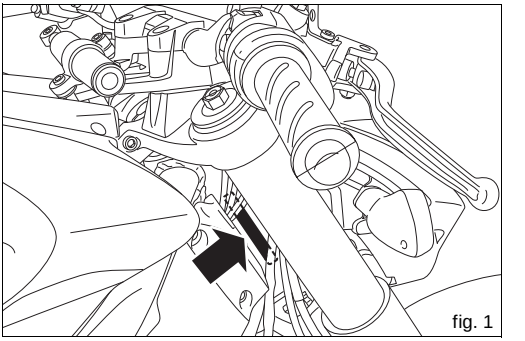


fig. 1

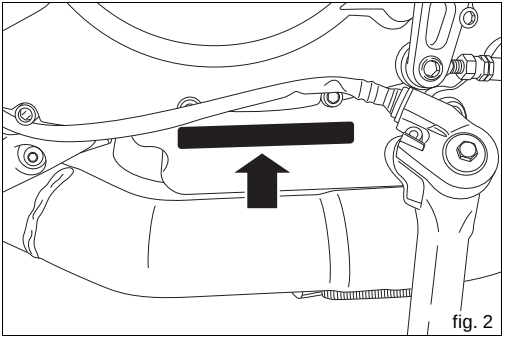


fig. 2

Tableau de bord (Dashboard)

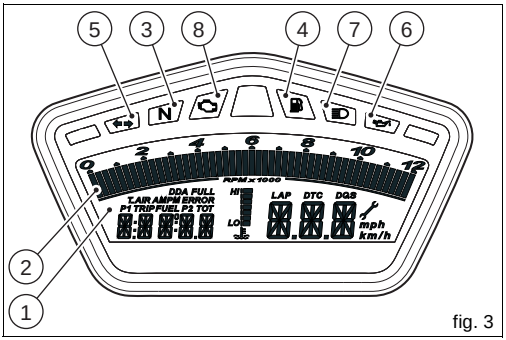


fig. 3

Tableau de bord

1) LCD (AFFICHEUR À CRISTAUX LIQUIDES), (voir page 13).
2) COMPTE-TOURS (trs/mn).

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) TÉMOIN DE POINT MORT N (VERT).

Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

4) TEMOIN DE RÉSERVE CARBURANT (JAUNE AMBRE).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 2 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).

5) TÉMOIN DES CLIGNOTANTS ⇦⇨ (VERT).

S'allume en clignotant quand les clignotants sont activés.

6) TEMOIN DE PRESSION HUILE MOTEUR (ROUGE).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le contacteur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.
Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

7) TEMOIN FEU DE ROUTE (BLEU).

Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

8) TÉMOIN « DIAGNOSTIC VÉHICULE/MOTEUR - EOBD » (JAUNE AMBRE).

S'il est allumé de manière permanente, il est utilisé par le boîtier électronique pour communiquer la présence d'erreurs « Moteur » et/ou « Véhicules » et, dans certains cas, le blocage du moteur.

F

9) TÉMOIN DE LIMITEUR - OVER REV (ROUGE)
Témoins 9B + 9C : ils s'allument fixe à 400 trs/mn avant l'intervention du limiteur.
Témoins 9A + 9B + 9C : il s'allume fixe à 800 trs/mn avant l'intervention du limiteur.
Témoins 9A + 9B + 9C : ils s'allument en clignotant quand le limiteur est atteint.
10) TEMOIN CONTRÔLE TRACTION (ROUGE) (fig. 4)
Témoins 10B + 10C : DTC actif, il s'allume quand une basse réduction du couple moteur est appliquée.
Témoin 10A + 10B + 10C : DTC actif, il s'allume quand une réduction élevée du couple moteur est appliquée.
11) BOUTON DE COMMANDE (fig. 5)
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord « ▲ ».
12) BOUTON DE COMMANDE (fig. 5)
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord « ▼ ».
13) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH (fig. 5)
Le bouton qui normalement fait fonction d'appel de phares peut être utilisé pour les fonctions LAP et système d'acquisition DDA du tableau de bord.
14) BOUTON DE DÉSACTIVATION DES CLIGNOTANTS (fig. 5)
Le bouton qui normalement sert à désactiver les clignotants peut être utilisé aussi pour la fonction REMISE À ZÉRO/ CONFIRMATION du tableau de bord.

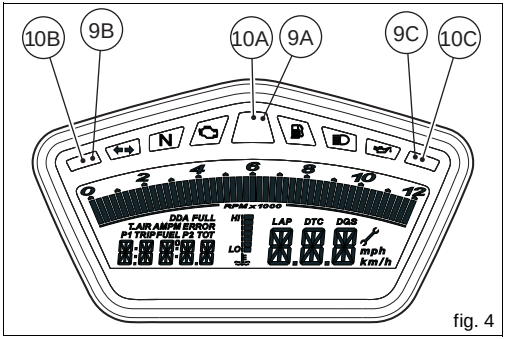


fig. 4

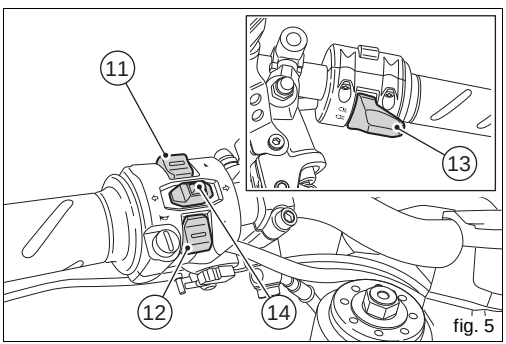


fig. 5

LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales

Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. N'intervenir en aucun cas sur le tableau de bord lorsque la moto roule.

1) INDICATEUR DE VITESSE.
Indique la vitesse de roulage.
2) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE.
Il indique la distance totale parcourue par la moto.
3) Compteur kilométrique journalier.
Il indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro (TRIP).
4) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE TRIP FUEL.
Il indique la distance parcourue en réserve.
5) HORLOGE.
6) CHRONOMÈTRE DU TEMPS SUR LE TOUR.
7) INDICATEUR DES TOURS MOTEUR (RPM).
8) ENREGISTREMENT DU TEMPS SUR LE TOUR, TRS/MN MAXIMAUX (LAP) ET ÉTAT DU LIMITEUR (SI ATTEINT).
9) INDICATEUR DE TENSION DE BATTERIE (BATT).
10) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'AIR.
11) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'EAU.
Cet instrument indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

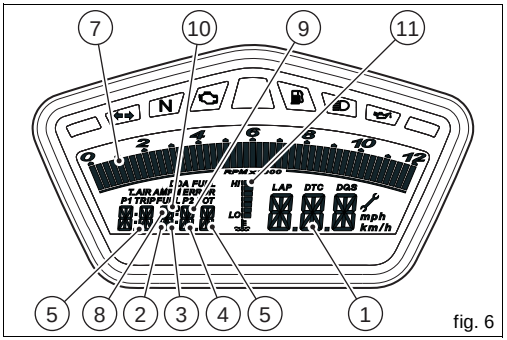


fig. 6

Important

Ne pas utiliser la moto si la température atteint la valeur maximale sous peine d'endommager le moteur.

F

12) INDICATEUR D'ENTRETIEN PRÉVENTIF.
L'allumage de l'indicateur signale que le motocycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique. L'indicateur restera sur l'afficheur jusqu'à la REMISE À ZÉRO du système qui sera exécutée par un Concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.
13) FONCTION LAP.
Il indique l'activation de la fonction LAP.
14) FONCTION DDA.
Il indique l'activation de la fonction DDA.
15) CONTRÔLE TRACTION (DTC).
Indique l'activation du système de contrôle de traction (DTC).

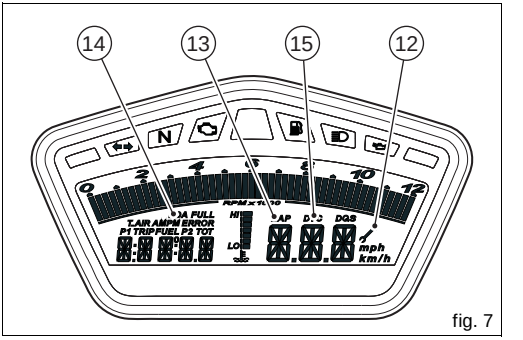


fig. 7

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. En cas d'entrée accidentelle dans des menus réservés, ne les utiliser en aucun cas et placer la clé sur OFF. En cas de problèmes, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour effectuer les vérifications nécessaires.

LCD (afficheur à cristaux liquides) - Réglage/affichage des paramètres

Au moment de l'allumage (clé de OFF à ON), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les chiffres de l'afficheur LCD et allume les témoins alternativement.

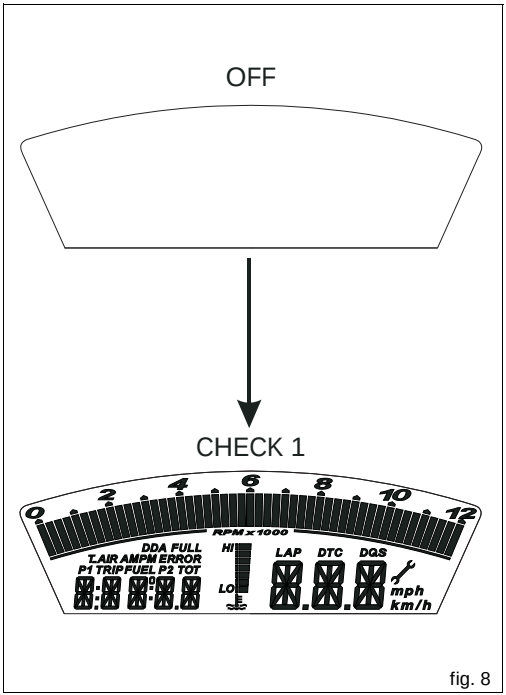


fig. 8

F

Par la suite, il se met en affichage normal en visualisant le modèle à la place du compteur kilométrique et, pendant 2 secondes, la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) à la place de la vitesse du véhicule.
L'affichage du modèle se fait par « défilement » une seule fois.

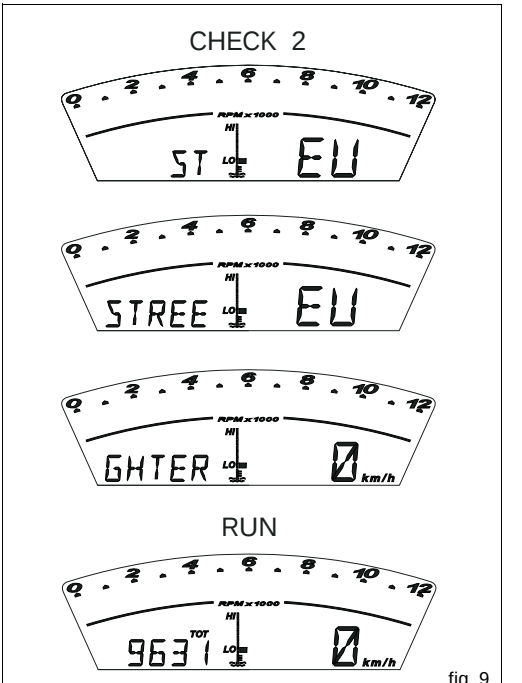


fig. 9

Au moment du Key-On le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (en désactivant les fonctions activées précédemment, sauf le contrôle de traction s'il est actif) :
COMPTEUR KILOMÉTRIQUE
VITESSE
GRAPHIQUE EN BARRES DES TOURS MOTEUR
BARGRAPH TEMPÉRATURE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT MOTEUR

À ce stade, au moyen du bouton (1, fig. 10) « ▲ », il est toujours possible de passer de la fonction COMPTEUR KILOMÉTRIQUE (TOT) aux fonctions suivantes :
TRIP
TRIP FUEL (uniquement s'il est actif)
HORLOGE
T_AIR
DTC (disponible uniquement si le contrôle de traction est présent et actif)
pour retourner ensuite à la FONCTION COMPTEUR KILOMÉTRIQUE (TOT).

Si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », le système entre dans le MENU en affichant alternativement les fonctions suivantes :
ERROR (seulement s'il y a au moins une erreur)
BATT
RPM
LIGHT SET
LAP (OFF ou ON)
LAP MEM
DDA (OFF ou ON)
ERASE DDA

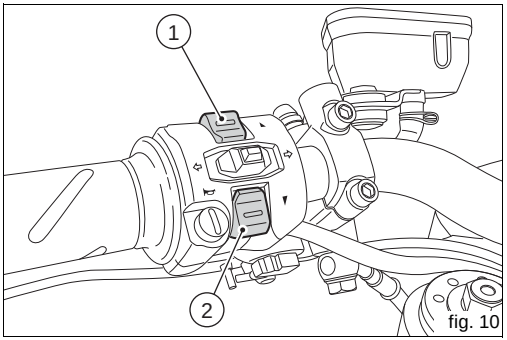


fig. 10

DTC OFF/ON (actif uniquement si le contrôle de traction est présent)
DTC SETUP (actif uniquement si le DTC est activé)
TIME SET
CODE (uniquement s'il est actif)

Important

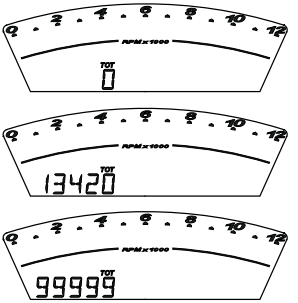
Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h quand ce MENU est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. De toute façon, il est possible de quitter ce MENU à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ ».

F

Indicateur de distance totale parcourue «Compteur kilométrique»

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance totale parcourue.
Quand on met le contact, le système entre automatiquement dans cette fonction.
La distance est mémorisée de manière définitive et ne peut pas être remise à zéro.
Si la distance parcourue est supérieure à 99 999 km (ou 99 999 mi), « 99 999 » reste affiché en permanence.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

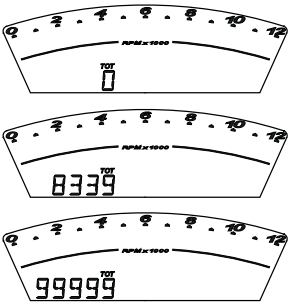
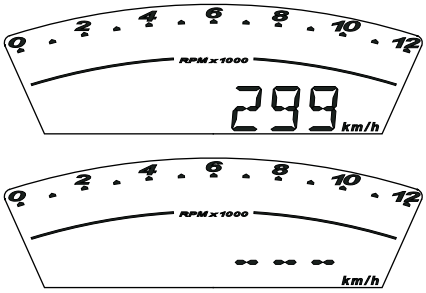


fig. 11

Indication vitesse véhicule

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la vitesse du véhicule.
Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle (calculée en km/h) par le boîtier électronique et affiche la donnée majorée de 8 %.
La vitesse maximale affichée est 299 km/h (186 mph).
Au-delà de 299 km/h (186 mph), le tableau de bord affiche les tirets « - - - » (non clignotants).

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

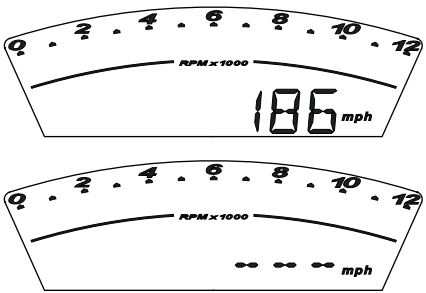


fig. 12

F

Indicateur de température liquide moteur

Cette fonction affiche l'indication de l'état du liquide de refroidissement du moteur.

Affichages :

- si la donnée est inférieure à 40°C, le tableau de bord affiche l'« ETAT 2 » ;
- si la donnée est comprise entre +40 °C et +120°C, le tableau de bord affiche les états « 3 », « 4 », « 5 », «6 », «7 », «8 », progressivement au fur et à mesure que la température augmente ;
- si la donnée est supérieure +120°C, le tableau de bord affiche l'« ETAT 9 » avec les repères qui clignotent ;
- En cas de PANNE du capteur, l'« ÉTAT 1 » est affiché en mode clignotant.

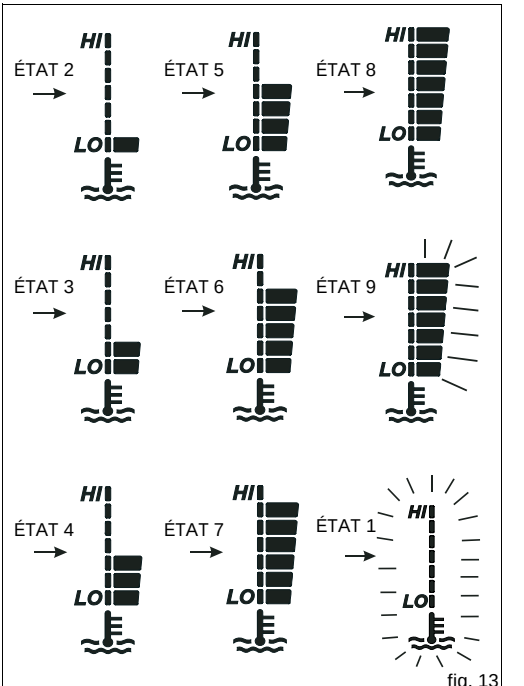
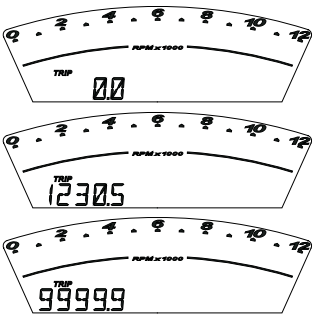


fig. 13

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP »

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance journalière parcourue.
Lorsqu'on est dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (14, fig. 5) pendant 3 secondes, la donnée est mise à zéro.
Quand la distance parcourue atteint 999.9 km, elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

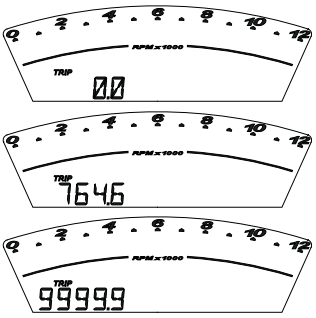


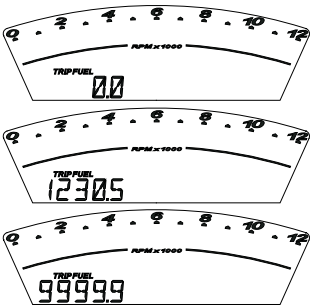
fig. 14

F

Indicateur de distance parcourue sur la réserve (TRIP FUEL)

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance parcourue avec le véhicule roulant sur la réserve.
La fonction « TRIP FUEL » s'active chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume.
L'information sera conservée en mémoire tant que la moto sera sur la réserve, même après avoir coupé le contact (Key-off).
Le comptage s'interrompt automatiquement quand le véhicule ne roule plus sur la réserve.
Si la donnée dépasse le nombre 999.9, le compteur est automatiquement mis à zéro et le comptage recommence.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

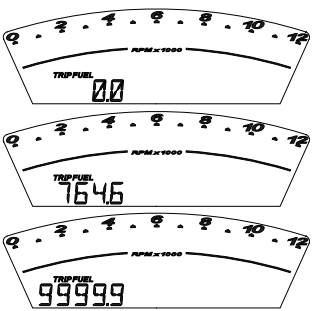


fig. 15

Indicateur d'affichage de l'horloge

Cette fonction permet de visualiser l'indication de l'heure.
L'heure est toujours affichée selon la séquence suivante :
a.m. de 0:00 à 11:59
p.m. de 12:00 à 11:59

En cas de coupure de la batterie (Batt-OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'horloge sera remise à zéro et reprendra automatiquement à partir de « 0:00 ».

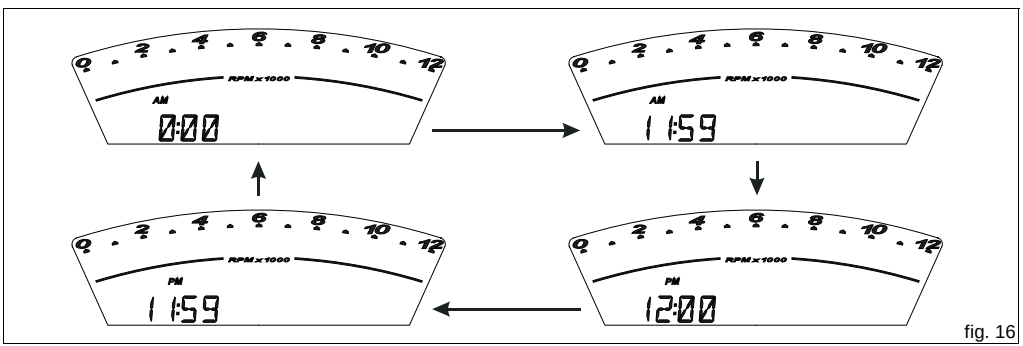


fig. 16

F

Indicateur de température de l'air

Cette fonction permet de visualiser la température extérieure.
Plage d'affichage : -39 °C ÷ +124 °C
En cas de PANNEdu capteur (-40°C,+125°C ou débranché), les tirets « - - - » non clignotants sont affichés, le témoin «Diagnostic Véhicule/Moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume et une erreur mémorisée dans le Menu « ERRORS » est signalée.

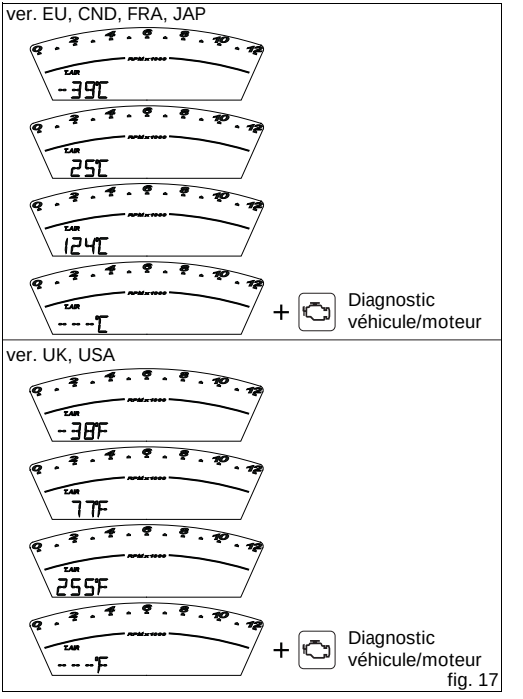


fig. 17

Indicateur d'interventions d'entretien

Il affiche les interventions d'entretien (révision).
L'allumage de l'indicateur (🔧) signale que le motocycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique.
Le tableau de bord affiche l'indication de l'entretien aux kilométrages suivants :
après les 1 000 premiers km du compteur kilométrique ;
tous les 12 000 km du compteur kilométrique.
L'indication reste affichée tant qu'elle n'a pas été réinitialisée.
Quand ce message s'affiche, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé.

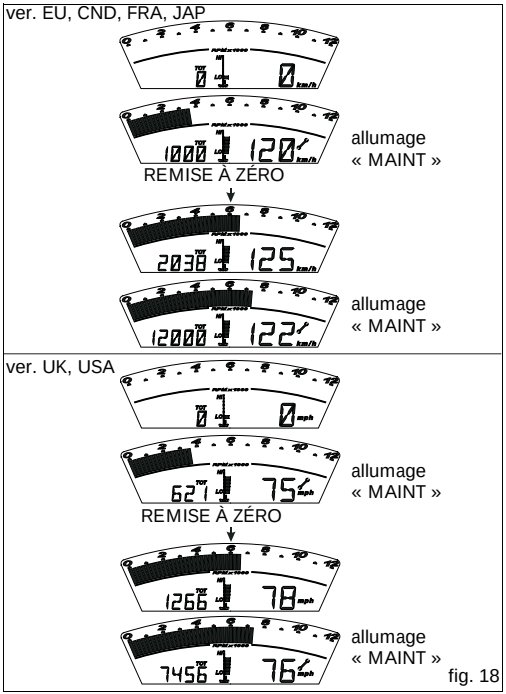


fig. 18

F

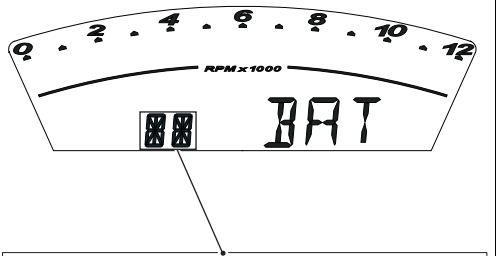
Indicateur de tension de batterie (BAT)

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indicateur de la tension de batterie.

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « BAT ».

Le tableau de bord affiche la tension de la batterie de la façon suivante :

- si la donnée est comprise entre 12.1 et 14.9 Volt, elle est affichée en mode fixe ;
- si la donnée est comprise entre 10.0 et 12.0 Volt ou si elle est comprise entre 15.0 et 16.0 Volt, elle est affichée en mode clignotant ;
- si la donnée est égale ou inférieure à 9,9 V, le message « LO » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume ;
- si la donnée est égale ou supérieure à 16,1 V, le message « HI » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume.



ÉTAT 1	FIXE	12.1 V	⇨	FIXE 14.9 V
ÉTAT 2	CLIGNOTANT	10.0 V	⇨	CLIGNOTANT 12.0 V
		15.0 V	⇨	16.0 V
ÉTAT 3	CLIGNOTANT	L.0 V	⇨	CLIGNOTANT H.1 V

fig. 19

Réglage du régime de ralenti (trs/mn)

Cette fonction décrit le fonctionnement du réglage du ralenti du moteur.

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « RPM ».

Le tableau de bord affiche, outre l'échelle compte-tours supérieure, le nombre de tours moteur (trs/mn) de façon numérique pour avoir une plus grande précision dans le réglage du « ralenti ».

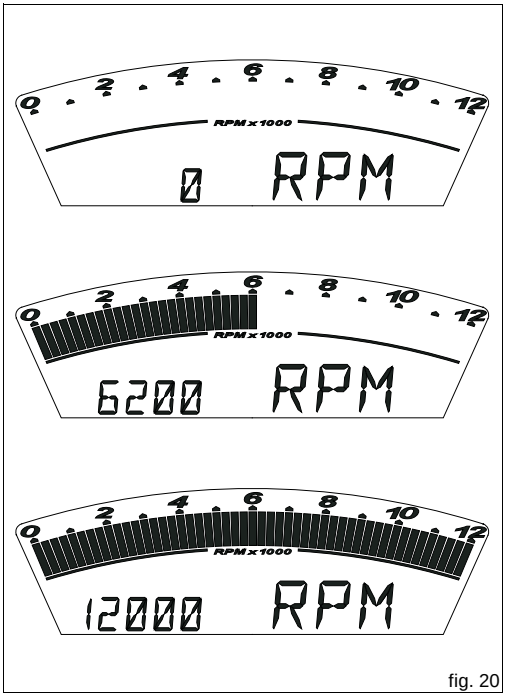


fig. 20

F

Réglage de l'éclairage de fond (LIGHT SET)

Cette fonction permet de régler l'intensité de l'éclairage de fond du tableau de bord.
Pour activer la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « LIGHT SET ».
Lorsqu'on est dans cette page, si l'on appuie sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage et les pages suivantes sont affichées en séquence :
Page 1 - « LIGHT MAX » set up :
Dans cette page, l'éclairage de fond est réglé sur la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on passe à la page 2.
Page 2 - « LIGHT MID » set up :
Dans cette page, l'éclairage de fond est réduit d'environ 30 % par rapport à sa puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on passe à la page 3.
Page 3 - « LIGHT MIN » set up :
Dans cette page, le éclairage de fond est réduit d'environ 70 % par rapport à sa puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on revient à la page 1.

Si dans une des trois pages on appuie sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, le tableau de bord retourne à la page de départ « LIGHT SET » en mémorisant la puissance de l'éclairage de fond sélectionné et la conserve en mémoire.

En cas de coupure de la batterie (Batt-OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'éclairage de fond sera réglé sur sa puissance maximale.

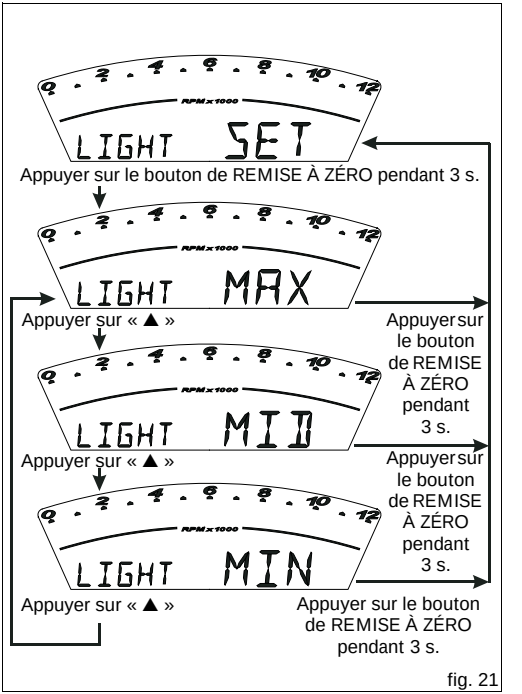

LIGHT SET
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
LIGHT MAX
Appuyer sur « ▲ »
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
LIGHT MID
Appuyer sur « ▲ »
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
LIGHT MIN
Appuyer sur « ▲ »
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.

fig. 21

Afficheur du temps sur le tour (LAP)

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'afficheur du temps sur le tour.
Pour activer la fonction, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction LAP sur « On » en appuyant sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes.
Le START et le STOP du chronomètre doivent être activés au moyen du bouton appel de phares FLASH (13, fig. 5) sur le commutateur gauche.
Chaque fois qu'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est active, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le temps réalisé sur le tour de circuit puis retourne à l'affichage « normal ».
Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.
Si la mémoire est pleine, à chaque appui sur le bouton « FLASH », aucun temps réalisé sur le tour n'est mémorisé et le tableau de bord affiche le mot « FULL » en clignotement pendant 3 secondes jusqu'à la remise à zéro des temps mémorisés.

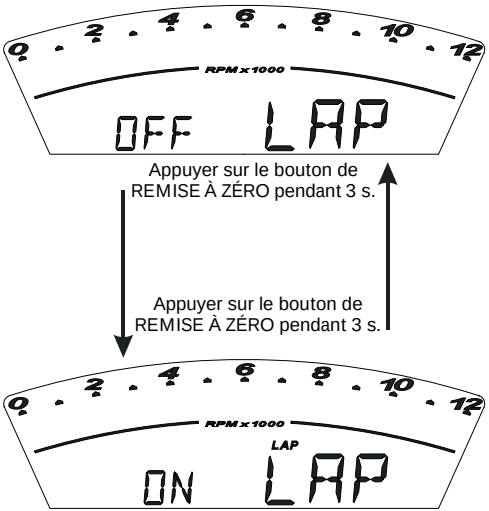

0 2 4 6 8 10 12
RPM x 1000
OFF LAP
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
0 2 4 6 8 10 12
RPM x 1000
LAP
ON LAP

fig. 22

F

Quand on désactive la fonction LAP depuis le menu, le tour en cours n'est pas mémorisé.
Au cas où la fonction LAP serait active et le tableau de bord s'éteindrait à l'improviste (Key-off), la fonction LAP sera désactivée automatiquement (même si le chronomètre était actif, le « tour » en cours n'est pas mémorisé).
Au cas où le temps ne serait jamais arrêté, dès que l'on atteindra le temps de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre recommencera à compter à partir de 0 (zéro) et le comptage du temps continuera jusqu'à ce que la fonction soit désactivée.
Par contre, si la fonction LAP est activée, que la mémoire n'a pas été remise à zéro, mais que le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), les tours restants éventuels seront mémorisés jusqu'à « saturation » de la mémoire (dans cet exemple, jusqu'à 12 tours pourront être mémorisés).
Cette fonction affiche uniquement les temps réalisés sur le tour de circuit. Toutefois, d'autres données sont mémorisées (régime maximum, limiteur éventuellement atteint), et peuvent ensuite être affichées dans la fonction Lap Memory.

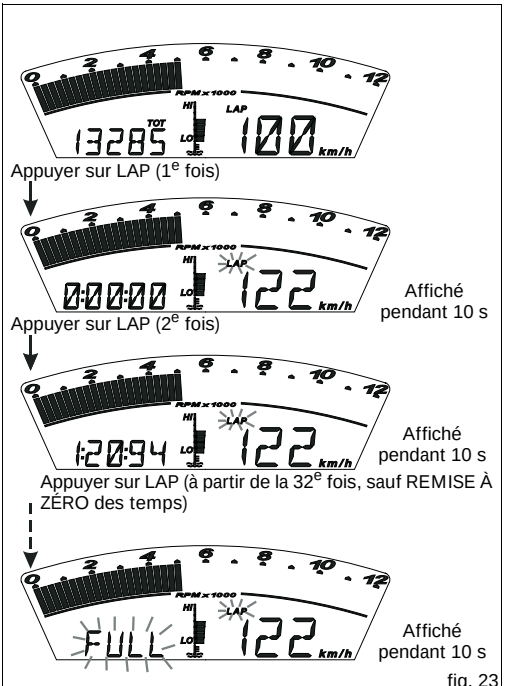


fig. 23

Affichage des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : temps sur le tour, régime maximum et limiteur éventuellement atteint.

Pour afficher les temps mémorisés, il faut accéder au menu et choisir la page « LAP MEM ».

Lorsqu'on est dans cette page du menu, si l'on appuie sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, on entre dans la fonction affichage du « 1er tour » ; le tableau de bord indiquera le numéro du tour, le temps réalisé et le régime maximum atteint sur ce tour.

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on exécute le défilement des 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1er tour.

Si durant l'affichage des temps mémorisés on appuie sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, le tableau de bord met immédiatement à zéro tous les temps mémorisés ; dans ce cas, si la fonction LAP était validée, elle sera automatiquement désactivée.

S'il n'y a aucune donnée dans la mémoire, les 30 temps sont affichés avec le chronomètre qui indique « 00.00.00 », le nombre de trs/mn MAX = 0 et la vitesse MAX = 0.

Durant le tour, si le moteur a atteint un des deux seuils qui précèdent le limiteur ou le limiteur lui-même, les témoins correspondants (9, fig. 3) s'allument lors de l'affichage des temps mémorisés.

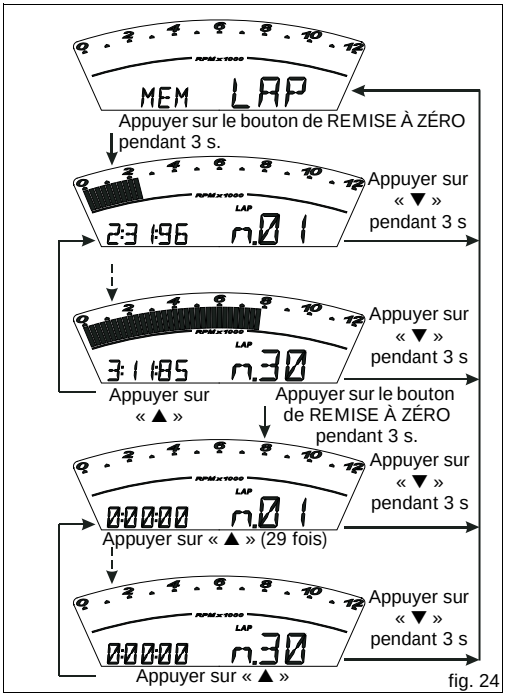

MEM LAP
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
2:31.96 n.01
Appuyer sur « ▼ » pendant 3 s
3:11.85 n.30
Appuyer sur « ▼ » pendant 3 s
Appuyer sur « ▲ »
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
00.00.00 n.01
Appuyer sur « ▼ » pendant 3 s
Appuyer sur « ▲ » (29 fois)
00.00.00 n.30
Appuyer sur « ▼ » pendant 3 s
Appuyer sur « ▲ »

fig. 24

F

Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet l'activation du système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) (voir page 82) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.
Pour activer le système d'acquisition, il faut entrer dans le menu et configurer le système d'acquisition « DDA » sur « On » en appuyant sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes.
Le message « DDA » (en petit) s'éclaire pour confirmer que la fonction est active et il restera toujours visible même en dehors du menu.
Le START et le STOP pour le séparateur tours de l'acquisition sont activés au moyen du bouton appel de phares FLASH (13, fig. 5) sur le commutateur gauche.

Au cas où la fonction DDA serait active et le tableau de bord s'éteindrait à l'improviste (Key-off), la fonction sera désactivée automatiquement.

Remarque

Un service d'assistance en ligne (http ://dda.prosa.com) est à la disposition des possesseurs du Ducati Data Analyzer (DDA). Ce service offre tout ce dont on a besoin pour une utilisation correcte du DDA dans le PC, relativement au dispositif ainsi qu'au logiciel d'analyse des données saisies.

Attention

Après l'avoir utilisé, débrancher le système d'acquisition DDA du câblage principal.

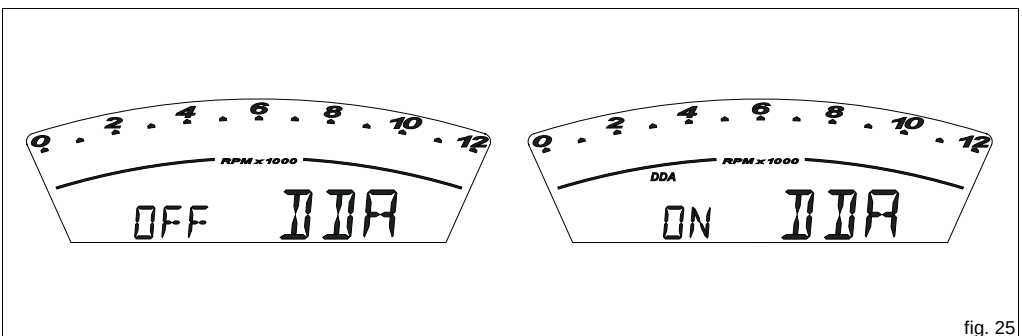


fig. 25

Erase DDA

Cette fonction permet d'effacer les données enregistrées sur le système d'acquisition DDA : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.
Pour effacer les données, il faut accéder au menu et choisir la page « Erase DDA ».
Si l'on appuie sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le message « WAIT… » ; au bout de ces 10 secondes, il affiche le message « ERASE OK » pendant 2 secondes, pour confirmer que les données du système DDA ont été effacées.
Si l'on appuie sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes et le système d'acquisition DDA est en train de saisir des données, la mémoire du système d'acquisition de données n'est pas effacée et le tableau de bord affiche pendant 2 secondes l'inscription « FAIL ».

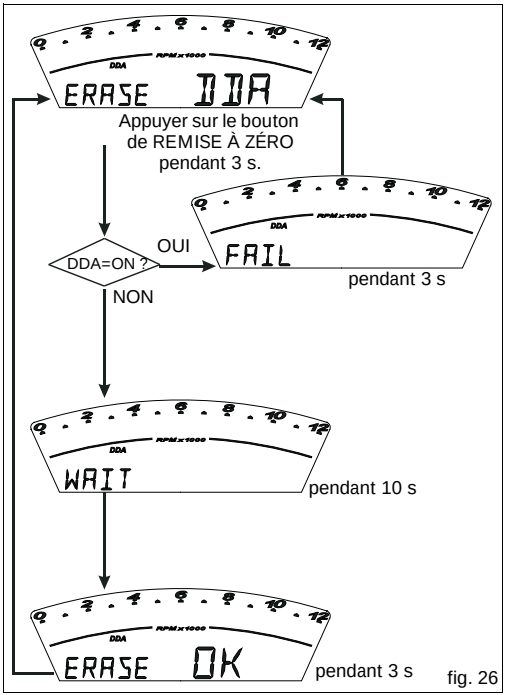


fig. 26

Fonction activation / système Ducati Traction Control

Attention

CETTE FONCTION EST DISPONIBLE UNIQUEMENT SUR LA VERSION STREETFIGHTER S.
Elle permet l'activation du système de contrôle de traction : DTC.

OBJECTIF DU SYSTÈME

Attention

Le DTC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur circuit.

Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter et rendre plus sûre la conduite du motocycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles des autres et il devra, en tout état de cause, activer des manoeuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.
Le pilote doit toujours être conscient que les systèmes de sécurité jouent un rôle préventif. Les éléments actifs aident le pilote à contrôler le motocycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre. Sous prétexte que les systèmes de sécurité sont actifs, le pilote ne doit pas conduire à des vitesses supérieures à celles raisonnablement admises, indépendamment du contexte dans lequel se déplace la moto, des lois physiques, des règles comportementales citées et du code de la route.

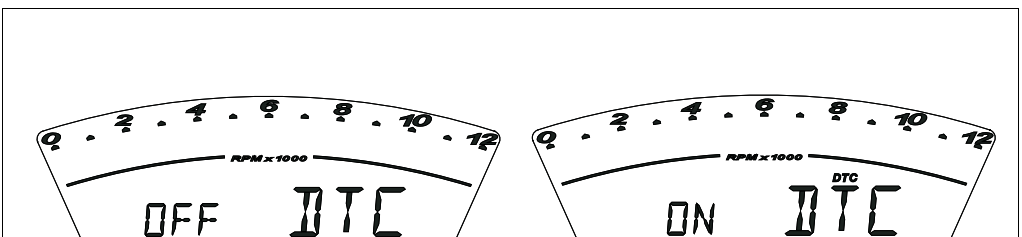


fig. 27

Activation du système

Pour activer le système, le motocycle doit être à l'arrêt et en position de sécurité.
Pour intervenir sur le système DTC, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction « DTC » sur « On » en appuyant sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; au terme des 3 secondes, l'inscription « DTC » est affichée pour signaler l'activation du DTC. Quand l'inscription « DTC » est active, elle est visible non seulement dans l'affichage normal, mais aussi à l'intérieur des pages du menu.

Remarque

Les fonctions du système
Pour agir sur le système, le motocycle doit être à l'arrêt et en position de sécurité.
Chaque fois que le DTC est activé, le système de contrôle de traction impose le niveau d'intervention n. 8 ; il sera ensuite possible de modifier le niveau d'intervention avec la fonction « DTC SETUP – Réglage du niveau d'intervention du contrôle de traction ».
Pour désactiver le système DTC, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction « DTC » sur « OFF » en appuyant de nouveau sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; au bout de 3 secondes, l'inscription « DTC » disparaît pour signaler la désactivation du contrôle de traction.
Au cas où le système contrôle de traction serait actif et le motocycle s'arrêterait à l'improviste ou le pilote couperait le contact (Key-Off), la fonction NE sera pas désactivée et dès le prochain allumage (Key-On) elle sera encore active (DTC ON).
Au cas où la batterie serait débranchée (Batt-OFF) à l'improviste, dès que la tension sera rétablie et dès le prochain Key-On, la fonction ne sera plus activée (DTC OFF).

Entretien ordinaire

Pour le fonctionnement régulier du système, il faut observer le plan d'entretien programmé du fabricant.

Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control)

Attention

CETTE FONCTION EST DISPONIBLE UNIQUEMENT SUR LA VERSION STREETFIGHTER S.

Cette fonction permet de configurer le niveau d'intervention du système DTC (Ducati Traction Control).

Pour configurer le système contrôle de traction, il faut entrer dans le menu, moto à l'arrêt, à la page « Setup DTC ». Cette page ne s'affiche dans le menu que si le système de contrôle de traction est activé (DTC ON).
Le niveau d'intervention du système DTC (L.1…….L.8) précédemment réglé est affiché sur la gauche de l'écran ; les niveaux d'intervention vont de « 1 » à « 8 » et l'intervention du contrôle de traction augmente au fur et à mesure que le chiffre réglé augmente (voir paragraphe suivant).
Dans cette page du menu si l'on appuie sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, on accède à la configuration.

Page 1 : le message « LEVEL 1 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; le tableau sortira automatiquement de cette page et retournera à l'affichage initial en indiquant, au centre de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ ».

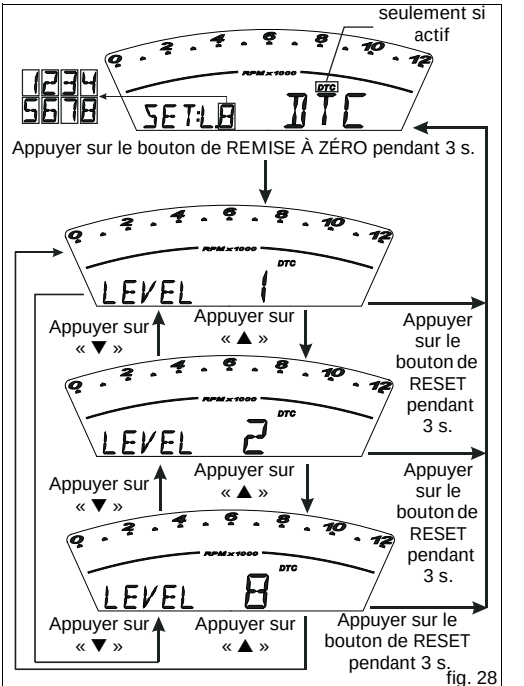

seulement si actif
SET:LB
DTC
Appuyer sur le bouton de REMISE À ZÉRO pendant 3 s.
LEVEL 1
LEVEL 2
LEVEL 8
Appuyer sur « ▼ »
Appuyer sur « ▲ »
Appuyer sur le bouton de RESET pendant 3 s.

fig. 28

Page 2 : le message « LEVEL 2 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 3 : le message « LEVEL 3 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 4 : le message « LEVEL 4 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 5 : le message « LEVEL 5 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 6 : le message « LEVEL » est affiché. 6 “.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 7 : le message « LEVEL 7 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

page 8 : le message « LEVEL 8 » est affiché.
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ ».

Au cas où le DTC serait actif, le setup configuré sera affiché même à la sortie de la page « SETUP DTC », à la « queue » des indicationS TOT, TRIP et TRIP Fuel (si actif), Horloge et T-AIR.

Le réglage est toujours conservé en mémoire, même quand on coupe le contact (Key-Off).

Au cas où la batterie serait débranchée (Batt-OFF) à l'improviste, dès que la tension sera rétablie et dès le prochain Key-On, la fonction ne sera plus activée (DTC OFF).

Indications pour le choix du niveau

Attention

Les 8 niveaux du système de contrôle de traction (DTC) fourni avec la moto ont été réglés avec les pneus de première monte (marque, modèle et taille caractéristiques). Le remplacement des pneus de première monte par des pneus de taille différente peut altérer le fonctionnement du système.
En cas de petites différences comme par exemple, si les pneus appartiennent à la même classe dimensionnelle (AR. = 190/55-17) mais dont la marque et/ou le modèle sont différents de ceux de première monte ; AV. = 120/70-17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du contrôle de traction.
En cas d'utilisation de pneus appartenant à une autre classe dimensionnelle ou toutefois de dimensions sensiblement différentes de celles de première monte, il se peut que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 8 niveaux à sélectionner ne soit satisfaisant.
Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant la position 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de glissement du pneu arrière.
Entre la position 8 et la position 1, il y a encore 6 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 8 à la position 1.
Avec les niveaux 1, 2 et 3, le système DTC permet au pneu arrière de glisser et même de déraper en sortie des virages ;

ces positions ne devraient être utilisées que sur circuit et par les pilotes très chevronnés.
Le choix du bon niveau sera fait en fonction de 3 variables, à savoir :

1) L'adhérence (type de pneu, usure du pneu, type asphalte, météo, etc.)
2) Le tracé/parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente)
3) Le style de conduite (plus « harmonieux » ou plus « anguleux »)

Rapport entre la position choisie et les conditions d'adhérence :
La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du circuit/parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route).

Rapport entre la position choisie et le type de circuit :
Si le circuit/parcours comporte des virages permettant une vitesse homogène, il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention convenable pour chaque virage ; par contre, si le circuit/parcours comporte des virages beaucoup plus serrés que d'autres, il sera plus difficile de trouver un compromis satisfaisant (dans le virage plus serré, le DTC tendra toujours à intervenir plus que dans les autres virages).

Rapport entre la position choisie et le style de conduite :
Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et incline fortement la moto que si le pilote à une conduite « nerveuse » et redresse rapidement la moto à la sortie des virages.

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser la position 8 sur les deux premiers tours de circuit (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; ensuite, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de position pour permettre la mise en température des pneus).
Si le pilote a trouvé une position satisfaisante pour tous les virages, sauf pour un ou deux virages plus serrés où l'intervention du système est excessive, il peut tenter de modifier légèrement son mode de conduite et adoptant un style plus « nerveux » et en redressant plus rapidement la moto à la sortie du virage, au lieu d'essayer de changer immédiatement le niveau d'intervention.

Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 8 et conduire la moto comme d'habitude ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.
En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou le type de parcours et/ou le style de conduite et que le niveau réglé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant puis procéder de même pour rechercher le niveau le mieux adapté (par ex., si avec le niveau 7, l'intervention du DTC est excessif, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 8).

F

Réglage de l'horloge

Cette fonction permet de régler l'horloge.

Pour régler l'horloge, il faut entrer dans le menu à la page « TIME SET ».

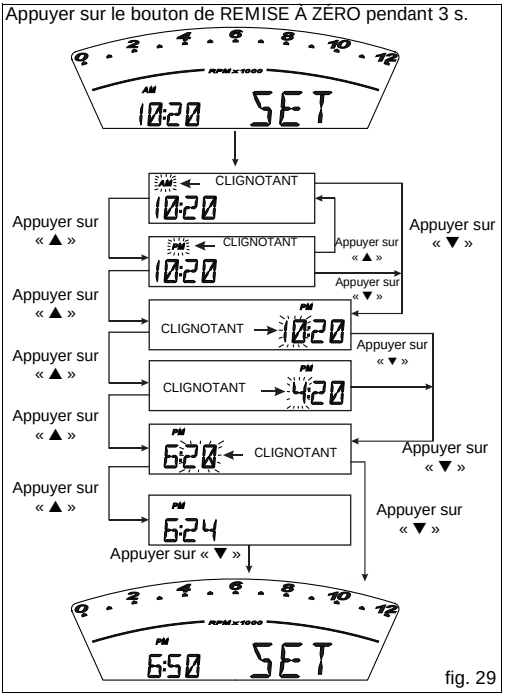
Quand on se trouve dans cette page, si l'on appuie sur le bouton RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, on entre dans la fonction réglage.

Quand on entre dans cette fonction, l'inscription « AM » clignote ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on passe au clignotement du message « PM » ; en appuyant encore sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on retourne au pas précédent (si l'heure est 00:00, quand on passe de « AM » à « PM », l'heure 12:00 sera affichée).

Si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage des heures qui commencent à clignoter. À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une heure ; en appuyant de manière prolongée sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une heure toutes les secondes (pendant la pression prolongée du bouton, les heures ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter. À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une minute ; en appuyant de manière prolongée sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'une minute toutes les secondes. Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ » pendant plus de 5 secondes, le comptage avance de 1 unité toutes les 100 ms (durant la pression prolongée du bouton [1, fig. 10] « ▲ » les secondes ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 10) « ▲ », on sort du mode de réglage en affichant la nouvelle heure programmée.



Diagnostic du tableau de bord

Important
Le tableau de bord réalise correctement le diagnostic 60 secondes après le dernier arrêt moteur (Key-off).

Les anomalies de fonctionnement du véhicule sont indiquées.
Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées en séquence toutes les 3 secondes.
Le tableau ci-dessous contient la liste des erreurs pouvant être signalées.

Attention
Quand une erreur est affichée, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	TPS	1.1	Erreur au niveau du potentiomètre de position du papillon
	TPS	1.2	Erreur au niveau du potentiomètre de position du papillon
	PRES	2.1	Erreur au niveau du capteur de pression
	PRES	2.2	Erreur au niveau du capteur de pression
	T WAT	3.1	Erreur au niveau de la sonde de température de l'eau de refroidissement du moteur

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	T WAT	3.2	Erreur au niveau de la sonde de température de l'eau de refroidissement du moteur
	T AIR	4.1	Erreur au niveau du capteur de température de l'air
	T AIR	4.2	Erreur au niveau du capteur de température de l'air
	BATT	5.1	Erreur de tension de batterie
	BATT	5.2	Erreur de tension de batterie
	LAMB	6.1	Erreur au niveau de la sonde lambda
	LAMB	6.2	Erreur au niveau de la sonde lambda 2
	FUEL	7.1	Erreur réserve
	FUEL	7.2	Erreur réserve
	DTC	8.0	Erreur au niveau du système de contrôle de traction
	COIL	10.1	Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	COIL	10.2	Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal
	COIL	11.1	Erreur bobine cylindre vertical
	COIL	11.2	Erreur bobine cylindre vertical
	INJE	12.1	Erreur injecteur cylindre horizontal
	INJE	12.2	Erreur injecteur cylindre horizontal
	INJE	13.1	Erreur injecteur cylindre vertical
	INJE	13.2	Erreur injecteur cylindre vertical
	PUMP	16.0	Erreur relais pompe à carburant
	FAN	18.1	Erreur relais ventilateurs
	FAN	18.2	Erreur relais ventilateurs
	STRT	19.1	Erreur au niveau du solénoïde de démarrage
	STRT	19.2	Erreur au niveau du solénoïde de démarrage

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	STEP	21.1	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	STEP	21.2	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	STEP	21.3	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	LAMB	22.1	Erreur au niveau des réchauffeurs de la sonde lambda
	LAMB	22.2	Erreur au niveau des réchauffeurs de la sonde lambda
	EXVL	23.1	Erreur au niveau du moteur de vanne sur l'échappement
	EXVL	23.2	Erreur au niveau du moteur de vanne sur l'échappement
	EXVL	23.3	Erreur au niveau du moteur de vanne sur l'échappement
	EXVL	23.4	Erreur au niveau du moteur de vanne sur l'échappement
	ECU	30.0	Erreur au niveau de la centrale commande moteur
	PK UP	34.0	Erreur au niveau du capteur de régime/phase (pick-up)
	SPEED	36.0	Erreur au niveau du capteur de vitesse

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	IMMO	37.0	Erreur au niveau du système antidémarrage électronique
	IMMO	37.1	Erreur au niveau du système antidémarrage électronique
	IMMO	37.5	Erreur au niveau du système antidémarrage électronique
	CAN	38.0	Erreur sur la ligne de communication CAN

Fonction « Rentrée automatique des clignotants »

Après avoir activé un des deux clignotants de direction, il est possible de les désactiver au moyen du bouton RESET (14, fig. 5).
Au cas où la « REMISE À ZERO » ne serait pas exécutée, l'indicateur est désactivé automatiquement après avoir parcouru 1 km (0,6 mi) dès son activation.

Fonction ALLUMAGE « graduel » du phare

Au moment du Key-On, le feu de croisement (LO) s'allume de manière « graduelle » (temps d'allumage environ 3 s). L'extinction se fait de manière instantanée.

Fonction d'extinction «intelligente» du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du phare. Le dispositif se déclenche dans 3 cas :

- Dans le premier cas, si l'on commute la clé de OFF à ON et que l'on ne démarre pas le moteur, le phare sera désactivé au bout de 60 secondes et il ne sera réactivé que lors du prochain démarrage du moteur.
- Dans le deuxième cas, après l'utilisation normale du motocycle avec les phares allumés, ceux-ci s'éteindront après l'arrêt du moteur au moyen du bouton RUN-STOP placé sur le commutateur droit.
  Dans ce dernier cas, le phare sera désactivé au bout de 60 secondes et il ne sera réactivé que lors du prochain démarrage du moteur.
- Dans le troisième cas, lors du démarrage du moteur, le phare s'éteint et il ne se rallume pas qu'une fois le moteur démarré.

Le système antidémarrage électronique

Pour une meilleure protection antivol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), qui s'active automatiquement quand le tableau de bord est mis hors service.
Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'après avoir rempli cette condition qu'il autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 30)

Le motocycle est livré avec :
- 2 clés B (NOIRES)

Ces clés contiennent le code du système antidémarrage.

Remarque

Votre Concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la CODE CARD pour effectuer certaines opérations d'entretien.

Les clés noires (B) sont les clés d'usage courant et servent pour :
- le démarrage ;
- l'ouverture du bouchon du réservoir de carburant ;
- le déverrouillage de la serrure de la selle.

Remarque

Les deux clés sont livrées avec une plaquette (1) portant leur numéro d'identification.

Attention

Il est conseillé d'utiliser une seule des deux clés noires pour l'utilisation du motocycle.

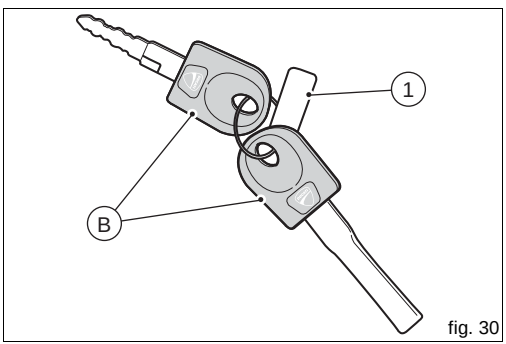


fig. 30

F

Code Card

Une CODE CARD (fig. 31) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 32) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le KEY-ON.

Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, dans l'éventualité de devoir effectuer le déblocage du moteur moyennant la procédure décrite ci-dessous qui offre la possibilité à l'utilisateur, en cas de problèmes du système antidémarrage électronique, de désactiver la fonction « blocage moteur » signalée par l'allumage du témoin jaune ambre « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3).
L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la CODE CARD.

Attention

Le Concessionnaire a besoin de la CODE CARD pour reprogrammer ou remplacer une clé.

fig. 31

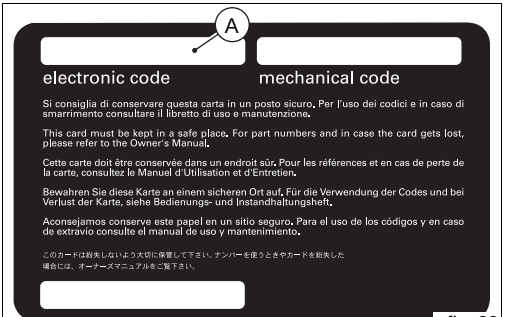

A
electronic code
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro. Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place. For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr. Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf. Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro. Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 32

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique

En cas de « BLOCAGE du système antidémarrage électronique », il est possible de suivre la procédure de « Déblocage du système antidémarrage électronique » depuis le tableau de bord en entrant dans la fonction correspondante, comme suit :
Entrer dans le menu à la page « CODE ».

Remarque

Ce menu ne doit être activé qu'en présence d'au moins une erreur du système antidémarrage électronique.

Le code affiché quand on ouvre cette page est toujours le « 00000 ». À ce stade, si l'on appuie sur le bouton de RESET (14, fig. 5) pendant 3 secondes, on entre dans la procédure de saisie du code électronique indiqué sur la CODE CARD.

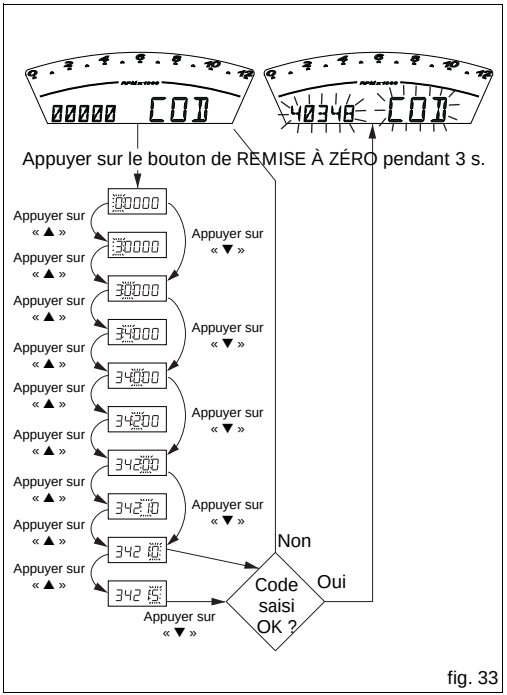


fig. 33

F

Saisie du code :
à l'entrée de cette fonction, le premier chiffre de gauche clignote.
Bouton (1,fig. 10) :
A chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;
si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage du deuxième chiffre qui commence à clignoter.
A chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;
si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage du troisième chiffre qui commence à clignoter.
A chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;
si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage du quatrième chiffre qui commence à clignoter.
A chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;
si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », on passe au réglage du cinquième chiffre qui commence à clignoter.
A chaque pression du bouton (1, fig. 10) « ▲ », le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;
si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », le code est confirmé.

À ce stade, si le code a été saisi correctement, l'inscription « CODE » et le code saisi clignoteront simultanément pendant 4 secondes ; Le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'éteint. par la suite le tableau de bord sort automatiquement du menu permettant ainsi le démarrage « temporaire » du véhicule.
Si l'erreur persiste, au prochain Key-on, le tableau de bord sera de nouveau en erreur et blocage moteur.
Si le code a été mal saisi, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « CODE » en affichant le code « 00000 ».

Fonctionnement

Chaque fois que l'on tourne la clé du commutateur de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :
1) si le code est reconnu, le système de protection désactive le blocage moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 40), le moteur se met en marche.
2) si le témoin « Diagnostic Véhicule/Moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume et si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « ▼ », la page portant l'inscription « IMMO » est affichée, cela signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé en position OFF et ensuite de nouveau en position ON ; si le blocage persiste, essayer de nouveau avec l'autre clé noire standard. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance DUCATI.

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.
Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure.
L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de doubles de clés, il doit s'adresser au réseau d'assistance Ducati et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance Ducati effectuera la mémorisation de toutes les clés neuves et de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

F

Commandes pour la conduite

Attention
Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 34)

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
3) Commutateur gauche
4) Levier de commande embrayage
5) Pédale commande de frein arrière
6) Commutateur droit
7) Poignée des gaz
8) Levier commande de frein avant
9) Sélecteur de vitesse

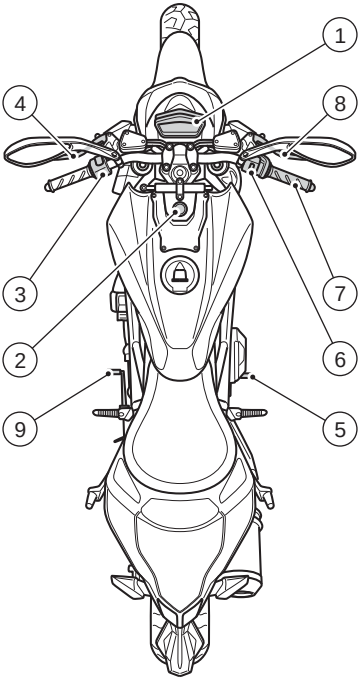


fig. 34

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 35)

Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) ○ : active le fonctionnement des feux et du moteur ;
B) ⊗ : désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
C) 🔒 : direction bloquée ;
D) ⊭ : feu de position et antivol de direction.

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée aux positions (B), (C) et (D).

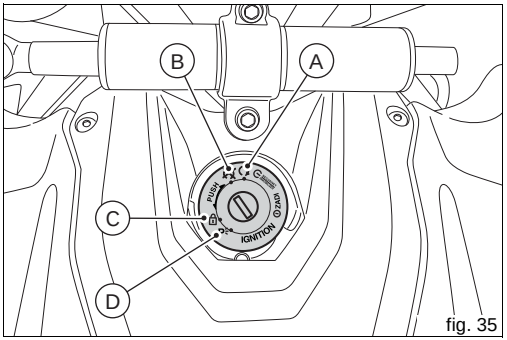


fig. 35

F

Commutateur gauche (fig. 36 et fig. 37)

1) Inverseur, commande de sélection des feux, à deux positions :
position = feu de croisement allumé (A) ;
position = feu de route allumé (B).
Bouton = appel de phares (FLASH) et commande tableau de bord (C).

2) Bouton = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = virage à gauche ;
position = virage à droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après l'avoir remis en position centrale.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton de commande tableau de bord position « ▲ ».
5) Bouton de commande tableau de bord position « ▼ ».

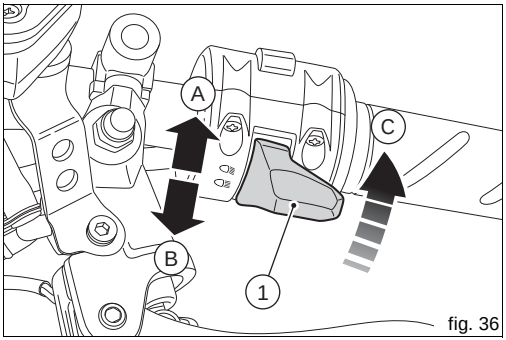


fig. 36

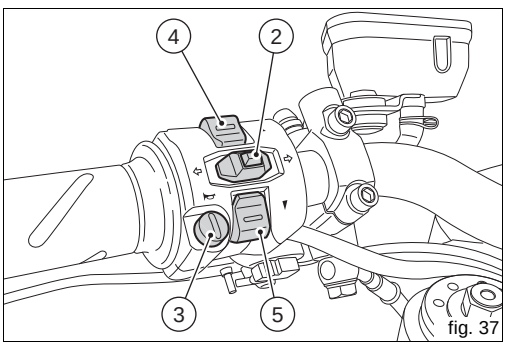


fig. 37

Levier de commande de l'embrayage

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) pour le réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le demi-guidon.
La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse pour rapprocher le levier.
L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

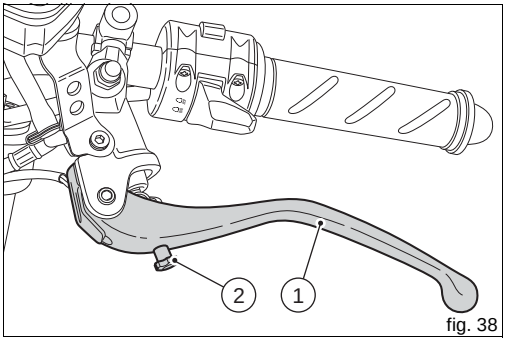


fig. 38

Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.

Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

F

Commutateur droit (fig. 39 et fig. 40)

1) Contacteur DE MISE A L'ARRET MOTEUR à deux positions :
position « ⟳ » (RUN) = marche (A, fig. 40) ;
position « ⊗ » (OFF) = arrêt du moteur (B, fig. 40).

Attention

Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener le contacteur en position « ⟳ » (A, fig. 40) pour procéder à la mise en marche du motocycle.

Important

Après avoir roulé tous feux allumés, si le moteur s'arrête avec le contacteur (1) et si on laisse la clé de contact sur ON, les feux restent allumés et la batterie peut se décharger.

2) Bouton ⏲ = démarrage du moteur.

Poignée des gaz (fig. 39)

La poignée des gaz (3, fig. 39), sur le demi-guidon droit, commande l'ouverture des papillons du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

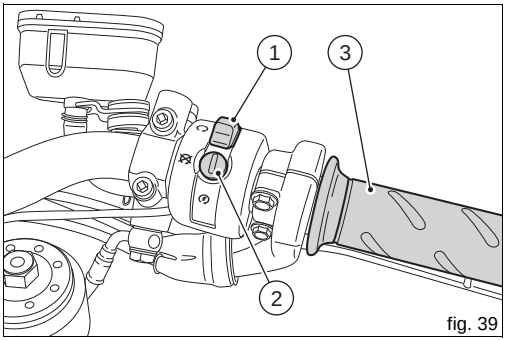


fig. 39

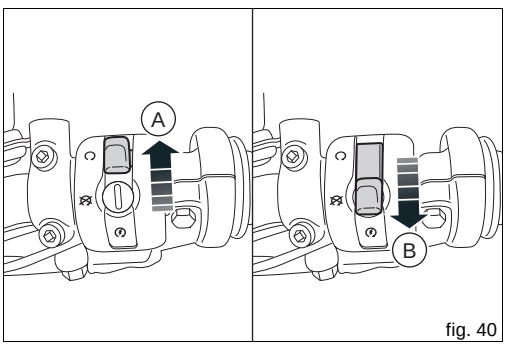


fig. 40

Levier de commande du frein avant (fig. 41)

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande (1) est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le demi-guidon.
La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse pour rapprocher le levier.

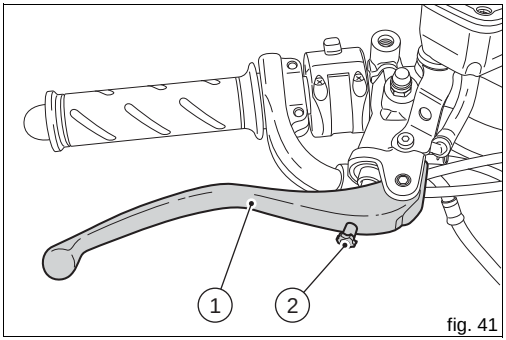


fig. 41

F

Pédale de commande du frein arrière (fig. 42)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

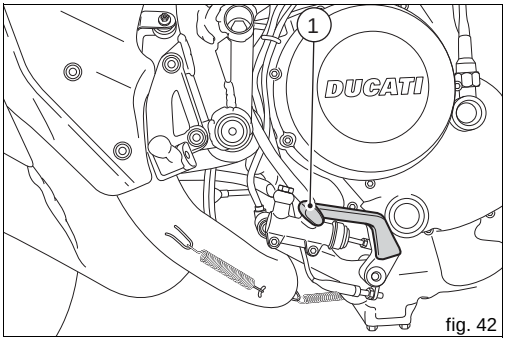


fig. 42

Sélecteur de vitesse (fig. 43)

Le sélecteur de vitesse a une position centrale de repos N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (3, fig. 3) au tableau de bord.
La pédale peut être déplacée :
en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^{e} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;
en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^{e} vitesse et ensuite la 3^{e}, 4^{e}, 5^{e} et 6^{e} vitesse.
À chaque déplacement du sélecteur correspond un seul passage de vitesse.

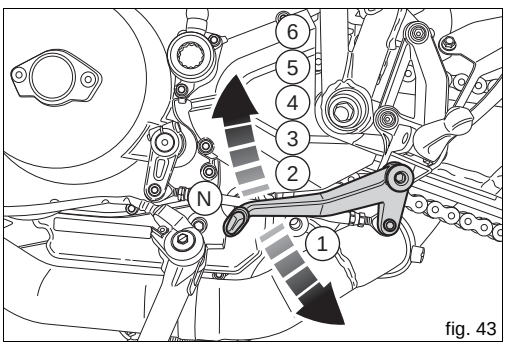


fig. 43

Réglage position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière (fig. 44 et fig. 45)

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de vitesses et du levier du frein arrière par rapport aux repose-pieds.
Pour modifier la position du levier de vitesses, agir comme suit :
bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

Remarque
L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que la pédale de sélecteur soit dans la position voulue.
Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

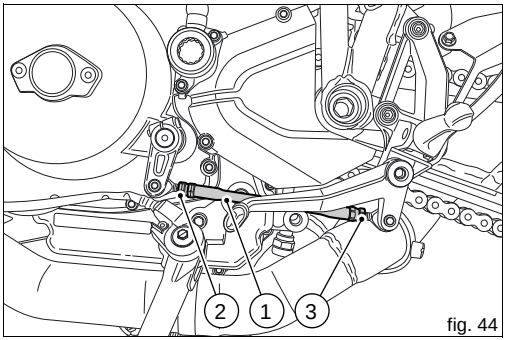


fig. 44

F

Pour modifier la position de la pédale de frein arrière, procéder comme suit :
Desserrer le contre-écrou (4).
Tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrer le contre-écrou (4) au couple de 2,3 Nm.
En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.
Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :
Desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre.
Visser la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le réduire.
Serrer le contre-écrou (6) au couple de 7,5 Nm et vérifier de nouveau le jeu.

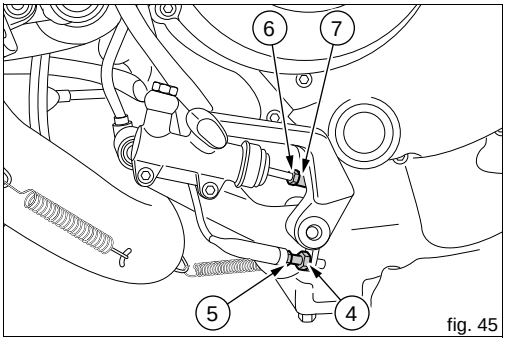


fig. 45

Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motocycle (fig. 46)

1) Bouchon réservoir de carburant.
2) Serrure selle
3) Béquille latérale
4) Amortisseur de direction
5) Rétroviseurs
6) Dispositifs de réglage de la fourche avant
7) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière
8) Tirant réglage assiette moto
9) Silencieux d'échappement (voir « Attention » à la page 78)
10) Catalyseur

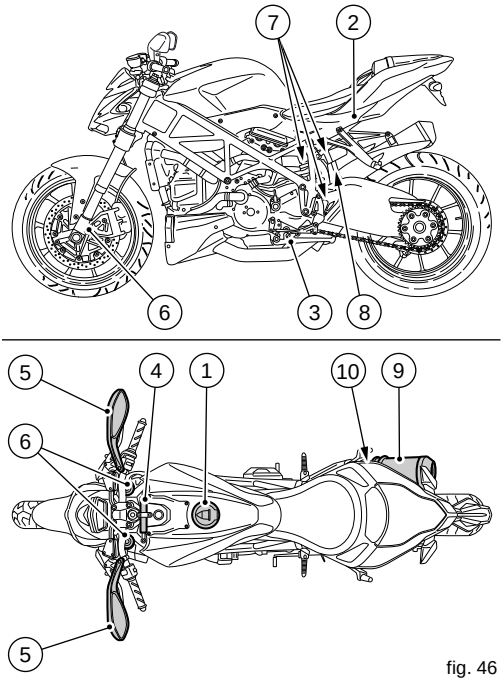


fig. 46

F

Bouchon réservoir de carburant (fig. 47)

Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Soulever le bouchon.

Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encastrer dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.

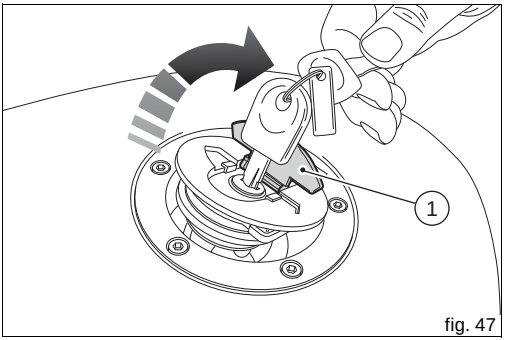


fig. 47

Remarque
La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention
Après le ravitaillement en carburant (voir page 80), toujours veiller à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

Serrure selle (fig. 48 et fig. 49)

Ouverture

Insérer la clé dans la serrure (1, fig. 48) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre l'encliquetage du verrou de selle.
Sortir la selle des arrêtoirs avant en la poussant vers l'avant et la lever jusqu'à la sortir.

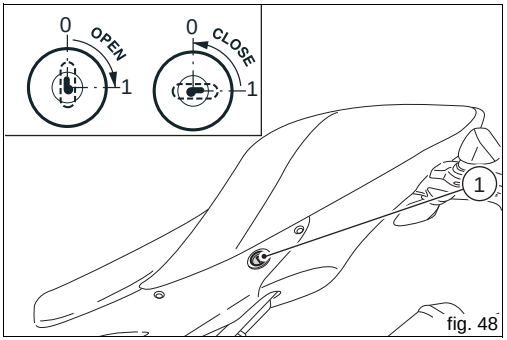


fig. 48

Fermeture

Insérer les crochets (3) du fond de selle dans les ouvertures spéciales du corps de selle, en les poussant sous le tube de cadre.
Pousser la partie arrière de la selle passager jusqu'à entendre l'encliquetage de l'axe (4) à l'intérieur du verrou (5).
S'assurer de son enclenchement en tirant la selle passager modérément vers le haut.

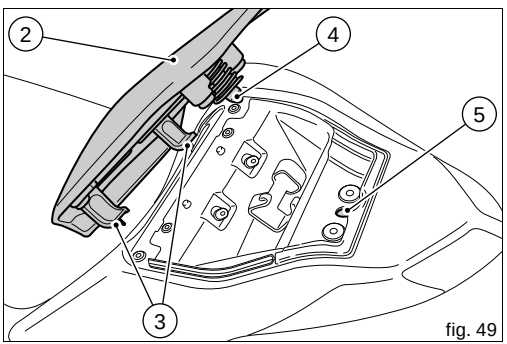


fig. 49

Béquille latérale (fig. 50)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
En pente, toujours garer la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyer le pied sur la béquille (1) - en tenant des deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dessus du pied en même temps.

Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

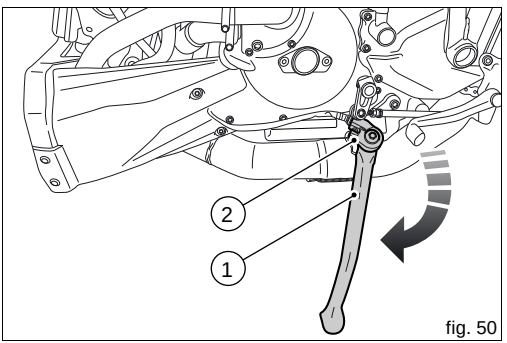


fig. 50

Amortisseur de direction (fig. 51)

Il est situé devant le réservoir et fixé au cadre ainsi qu'au té supérieur.

Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.

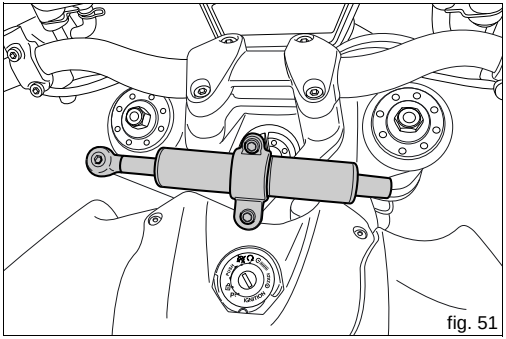


fig. 51

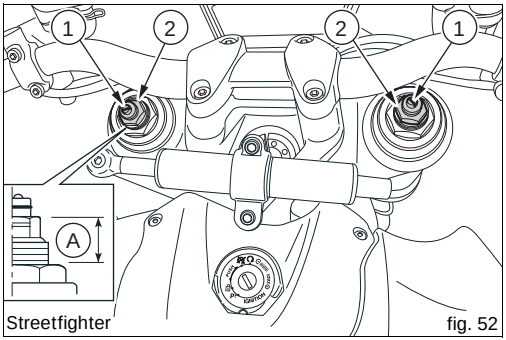
Eléments de réglage fourche avant

La fourche de la moto est réglable en détente (retour), compression et précontrainte du ressort.

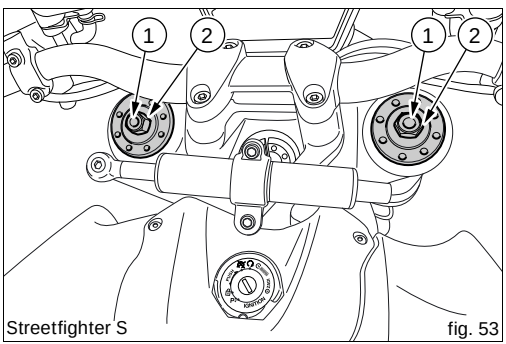
Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

1) pour modifier le frein hydraulique en extension (fig. 52 et fig. 53) ;
2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 52 et fig. 53) ;
3) pour modifier le frein hydraulique en compression (fig. 54 et fig. 55).

Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.
Tourner à l'aide d'un tournevis à tête plate (Streetfighter) ou à l'aide d'une clé spéciale (Streetfighter S) l'élément de réglage (1) chapeautant chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en extension.
En tournant, les vis de réglage (1 et 3) passent dans des crans, qui correspondent chacun à une valeur de réglage de la force d'amortissement. En serrant la vis à fond jusqu'à la faire buter, on obtient la position « 0 » qui correspond à l'effet d'amortissement maximum. A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions « 1 » et « 2 », etc.



Streetfighter fig. 52

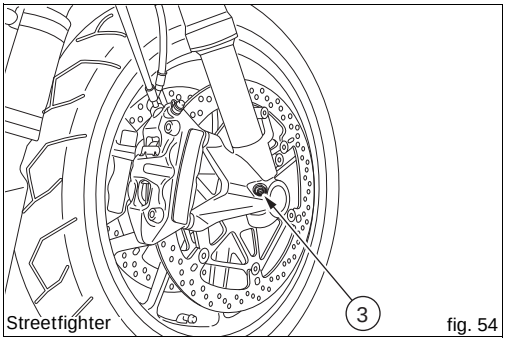


Streetfighter S fig. 53

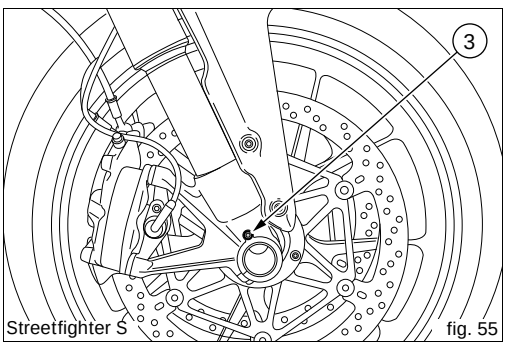
Les réglages D'USINE sont les suivants :
compression :
3/4 tours (Streetfighter),
8 déclics (Streetfighter S) ;
Extension :
12 déclics (Streetfighter),
10 déclics (Streetfighter S).
Précontrainte du ressort (Streetfighter) (A, fig. 52) :
18 mm ;
correspond à une précontrainte réelle de 9 mm.
Précontrainte du ressort (Streetfighter S) : de la position TOUT OUVERT, visser dans le sens des aiguilles d'une montre de 8 tours ;
correspond à une précontrainte de 8 mm.

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 52 et fig. 53) à l'aide d'une clé six-pans de 22 mm.

Important
Régler de manière identique les vis de réglage des deux tubes de fourche.



Streetfighter fig. 54



Streetfighter S fig. 55

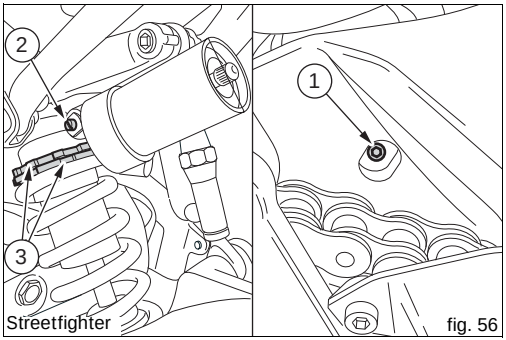
F

Eléments de réglage amortisseur arrière
(fig. 56 et fig. 57)

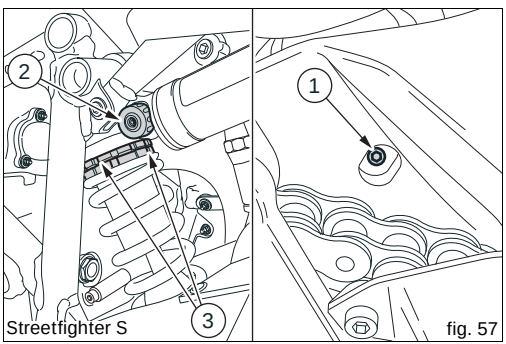
L'amortisseur arrière est doté d'éléments de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge. L'élément de réglage (1), situé du côté gauche de l'amortisseur au niveau du point de fixation inférieur de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en phase de détente (retour). L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression. Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les dispositifs de réglage (1) et (2), on augmente l'amortissement (H) ; inversement on le réduit (S).

(Streetfighter)
Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :
l'élément de réglage (1) de 2 déclics
l'élément de réglage (2) de 2 déclics
Précontrainte du ressort : 20 mm.

(Streetfighter S)
Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :
l'élément de réglage (1) de 10 déclics ;
l'élément de réglage (2) de 10 déclics
Précontrainte du ressort : 23 mm.
Les deux bagues (3) à la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe. Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague supérieure de serrage. VISSER ou DÉVISSER l'écrou annulaire inférieure pour AUGMENTER ou RÉDUIRE la précontrainte.



Streetfighter fig. 56



Streetfighter S fig. 57

Après avoir atteint la précontrainte souhaitée, serrer la bague de serrage supérieure.

Attention

Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Utiliser la clé avec précautions pour ne pas risquer de se blesser en heurtant violemment la main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

F

Variation de l'assiette du motocycle
(fig. 58, fig. 59 et fig. 60)

L'assiette du motocycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens sous différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Par conséquent, on préconise de relever une cote (H, fig. 58) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motocycle en fonction de ses exigences de conduite, en changeant la position de travail de l'amortisseur.
Pour modifier l'entraxe des joints articulés (1), il faut desserrer les contre-écrous (3).

Remarque
Faire attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

Intervenir sur la prise de clé (4) du tirant (2) avec une clé à fourche.
Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des joints articulés (1), ne doit pas dépasser 285 mm.

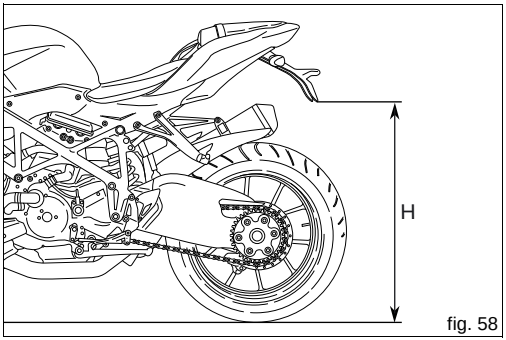


fig. 58

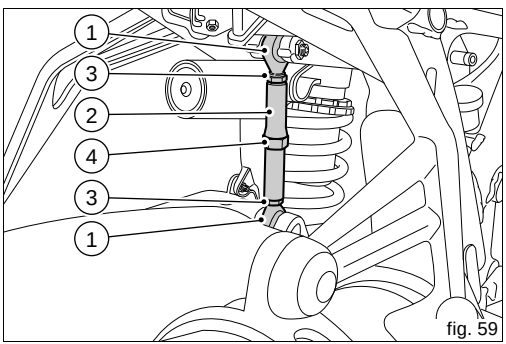


fig. 59

La valeur maximale de sortie du UNIBALL de la tête (A) articulée est de 5 filets, équivalent à 7,5 mm (B).

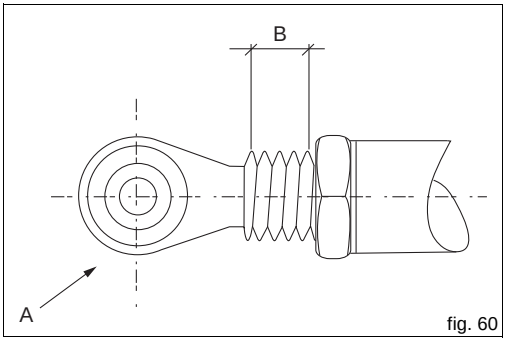


fig. 60

Mode d'emploi

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximum (fig. 61)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

1) jusqu'à 1 000 km ;
2) de 1 000 à 2 500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant :
5 500 ÷ 6 000 trs/mn
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.

Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne faire des accélérations trop brusques et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1 000 à 2 500 km

On peut alors exiger au moteur de meilleures performances ; il ne faut toutefois jamais dépasser le nombre de tours suivant :
7 000 trs/mn

Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

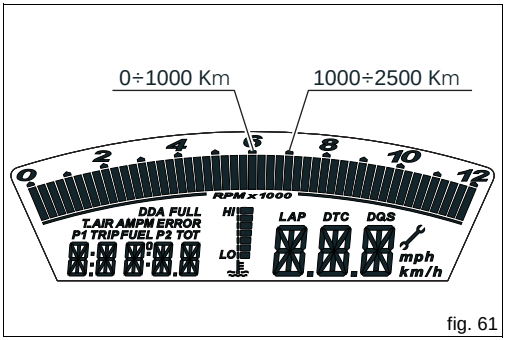


fig. 61

F

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :
CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 80).
NIVEAU D'HUILE MOTEUR
Contrôler le niveau dans le carter à travers le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 98).
LIQUIDE DE FREINS ET EMBRAYAGE
Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 84).
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Contrôler le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 83).
CONDITION DES PNEUS
Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 96).
FONCTIONNEMENT DES COMMANDES
Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.
FEUX ET INDICATEURS
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas d'ampoules grillées, procéder au remplacement (page 92).
SERRAGES À CLÉ
Contrôler le serrage du bouchon du réservoir (page 62) et de la selle (page 63).
BÉQUILLE
Vérifier le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 64).

Attention

En cas d'anomalies, renoncer à la sortie et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

Démarrage du moteur

Attention
Avant de démarrer le moteur, bien se familiariser avec les commandes utilisée pendant la conduite (page 10).

Attention
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

1) Déplacer le commutateur d'allumage en position ON (1, fig. 62). Vérifier si le témoin vert N et le témoin rouge au tableau de bord sont allumés.

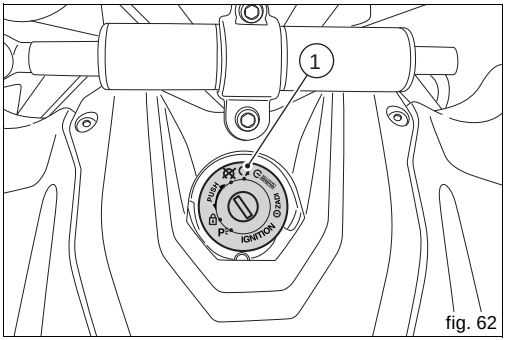


fig. 62

Important
Le témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

F

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être en position horizontale).

2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, fig. 63) est en position ⟳ (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton de démarrage (3, fig. 63).

Important

Ne pas faire fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

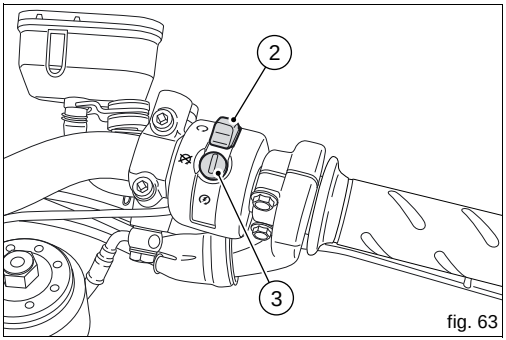


fig. 63

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayer en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout du pied, baisser avec décision le sélecteur de vitesse de manière à enclencher la première vitesse.
3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et accélérer.
5) Pour passer à la vitesse supérieure, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever le sélecteur de vitesse et relâcher le levier d'embrayage.

Pour rétrograder : relâcher la commande des gaz, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.

Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage.
Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

F

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Couper le moteur en déplaçant la clé de contact en position OFF (1, fig. 64).

Important

Ne pas laisser la clé sur ON une fois le moteur éteint pour éviter d'endommager les composants électriques.

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer (voir page 64).
Tourner le guidon tout à gauche et déplacer la clé de contact en position (2, fig. 65) pour éviter les vols.
Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.
Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur (3, fig. 65).

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position (3, fig. 65) pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

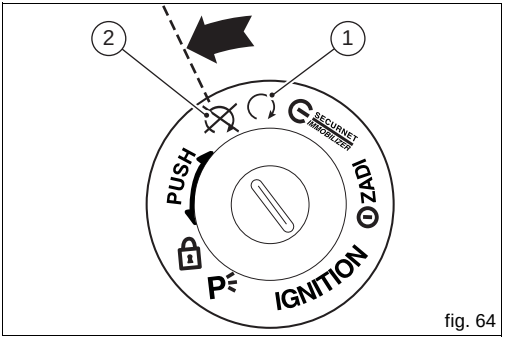


fig. 64

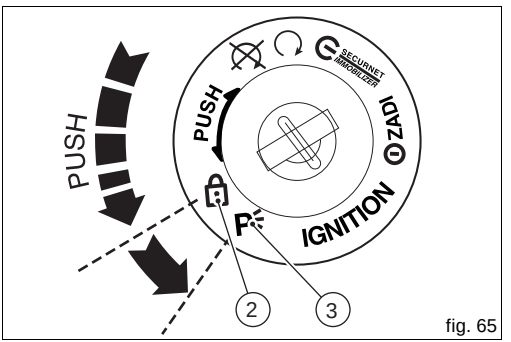


fig. 65

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas ou de verrouillages empêchant la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse ; ils pourraient compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

F

Ravitaillement en carburant (fig. 66)

Durant le ravitaillement en carburant, ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention

Toujours utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins (voir tableau des « Ravitaillements » page 107).
Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

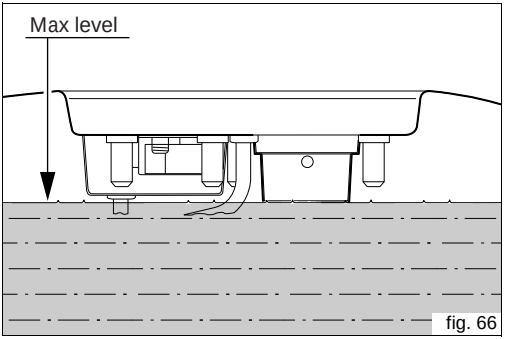


fig. 66

Accessoires fournis de série (fig. 67)

Le compartiment dessous-de-selle passager abrite le manuel d'utilisation et entretien.

Le kit outils (1) est fixé par velcro à l'intérieur du corps de selle arrière, au côté droit du motocycle. Ce kit se compose de :

- clé à tube six-pans pour bougies ;
- axe de clé à bougies ;
- double tournevis ;
- clé Allen pour carénages.

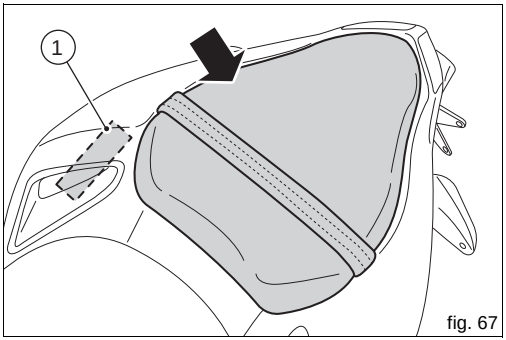


fig. 67

F

Système d'acquisition USB (uniquement pour Streetfighter S)

Un système d'acquisition USB (1) est fourni en kit. Pour pouvoir l'utiliser, l'installer sous la selle avec le bouchon (2) en place et le connecteur (3) du câblage principal branché. Se référer à la procédure « Système d'acquisition DDA » dans le paragraphe « LCD (afficheur à cristaux liquides) - Réglage/affichage des paramètres ».

Attention

Après l'avoir utilisé, débrancher le système d'acquisition DDA du câblage principal.

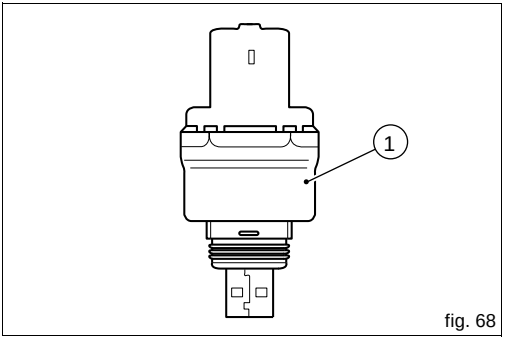


fig. 68

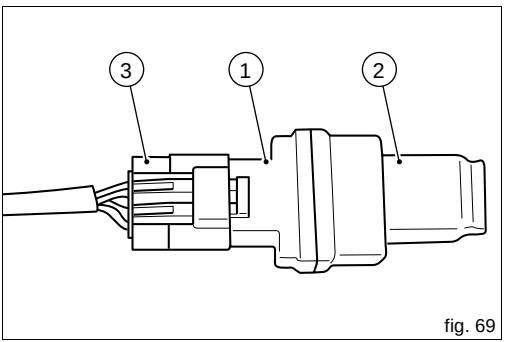


fig. 69

Principales opérations d'utilisation et entretien

Remplacement du filtre à air

Important
Pour effectuer les opérations d'entretien du filtre à air, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

Contrôle et appoint éventuel liquide de refroidissement (fig. 70)

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit de la moto. Il doit se situer entre les deux repères (1) et (2) : le repère (2) indique le niveau MAX ; le repère (1) indique le niveau MIN. Si le niveau est au-dessous du niveau MIN, faire l'appoint.

Dévisser le bouchon de remplissage (3, fig. 70) et ajouter un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau MAX.

Revisser le bouchon (3) et reposer les pièces précédemment déposées.
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C / -4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,3 dm^3 (litres).

Attention
Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.

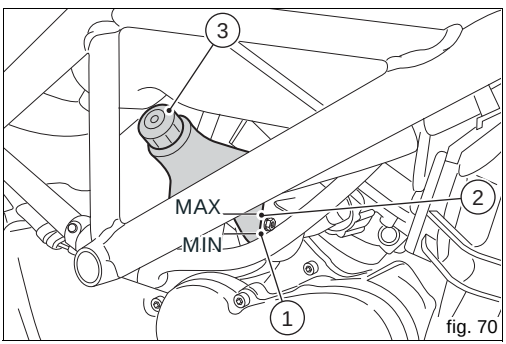


fig. 70

F

Contrôle niveau liquide d'embrayage et de freins

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN marqué sur les réservoirs correspondants (fig. 71) (la figure montre les réservoirs liquide de frein avant et arrière).
Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Pour réaliser le ravitaillement ou la vidange du liquide aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

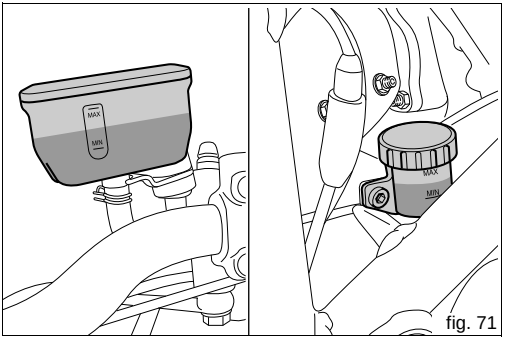


fig. 71

Important

Il est conseillé de remplacer totalement les durites des circuits tous les 4 ans.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bonnes conditions, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour une vérification du système et, au besoin, pour la purge du système.

Attention

Le liquide de frein et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.
Vérifier l'étanchéité des joints.

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un véhicule qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

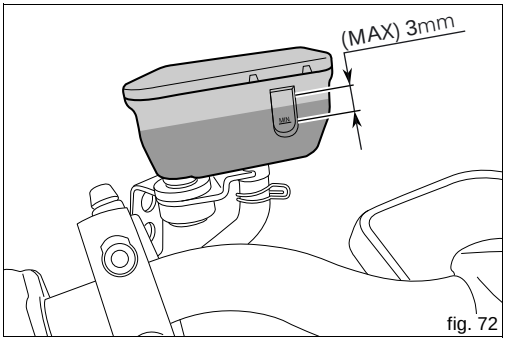


fig. 72

Vérification de l'usure des plaquettes de frein (fig. 73 et fig. 74)

Frein avant

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de frein sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

Frein arrière

Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être d'au moins 1 mm.

Important
Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

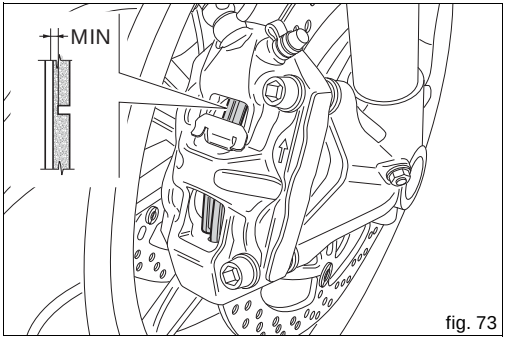


fig. 73

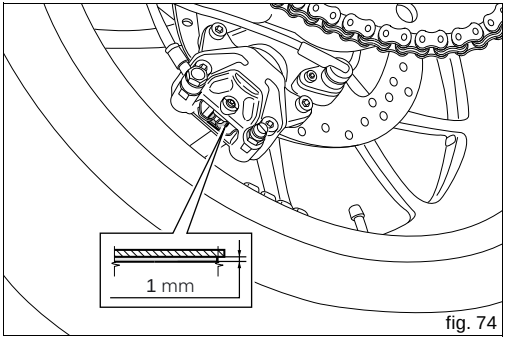


fig. 74

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati.
Pour éviter ce genre d'inconvénients, dans le cas de la transmission commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la commande en dévissant les deux vis de fixation (1, fig. 75), puis de graisser l'extrémité des câbles et le rouet avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

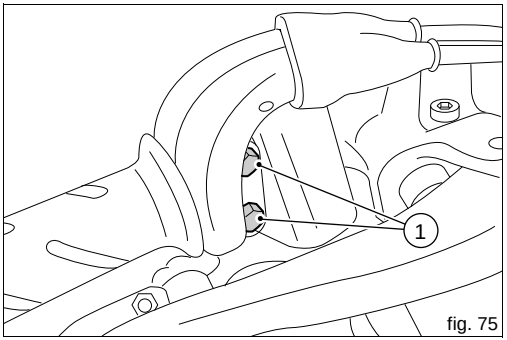


fig. 75

Attention

Refermer ensuite le logement avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 10 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

F

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide, mesurée sur le contour du bord de la poignée, de 1,5÷2,0 mm.
Au besoin, la régler en agissant sur les éléments de réglages spéciaux (1 et 2, fig. 77) situés au niveau de la colonne de direction au côté droit du véhicule.
L'élément de réglage (1) permet de régler l'ouverture de la commande des gaz et l'élément de réglage (2) permet de régler sa fermeture.
Sortir les soufflets (3) de protection des éléments de réglage et desserrer les contre-écrous (4). Corriger le jeu en agissant proportionnellement sur les deux éléments de réglage : tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le jeu ou dans le sens inverse pour le diminuer.
Une fois les réglages terminés, serrer les contre-écrous (4) et ajuster les soufflets de protection sur les éléments de réglage.

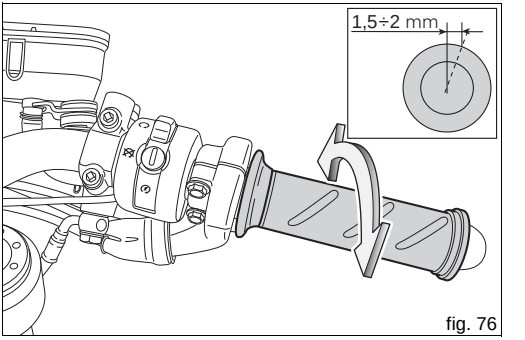


fig. 76

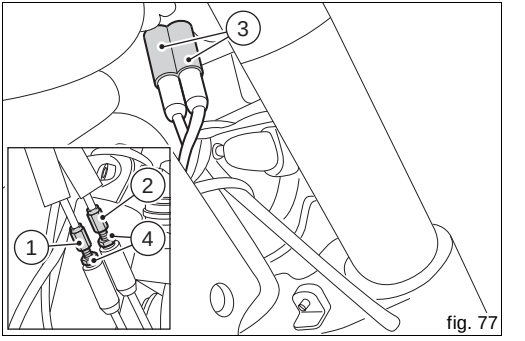


fig. 77

Charge de la batterie (fig. 79 et fig. 78)

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer du motocycle. Déposer la selle passager (page 63), dévisser les vis (1) et déposer le compartiment dessous-de-selle (2). Débrancher, dans cet ordre, la borne négative (-) noire puis la borne positive (**+**) rouge. Déposer la batterie en la sortant vers le haut.

Attention

La batterie dégage des gaz explosifs : la tenir loin de sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
Brancher les conducteurs du chargeur de batterie de la façon suivante : rouge à la borne positive (**+**), noir à la borne négative (-).

Important

Brancher la batterie au chargeur avant de mettre le chargeur en fonction : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

Repositionner la batterie sur le véhicule, procéder à la connexion des bornes en graissant les vis de fixation pour améliorer la conductibilité. Positionner sur le sous-cadre arrière le compartiment dessous-de-selle (2) et le fixer avec les vis (1). Reposer la selle passager (page 63).

Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5 à 10 heures à 0,9 A.

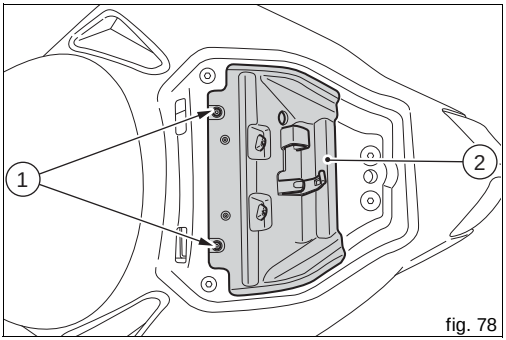


fig. 78

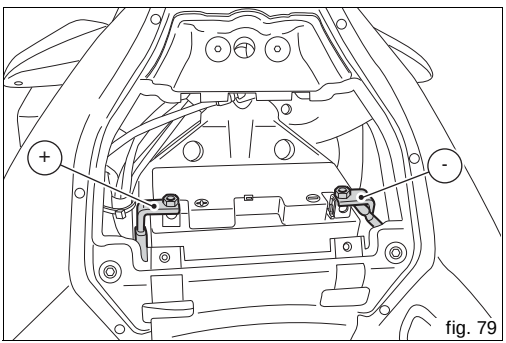


fig. 79

Contrôle de tension de la chaîne de transmission (fig. 80)

Important
Pour faire tendre la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Tension chaîne (sur la béquille latérale), positionner le mètre à moitié du brin inférieur de la chaîne, pousser la chaîne vers le bas et tendre jusqu'à ce que la distance entre l'aluminium du bras oscillant et le centre de l'axe chaîne soit égale à 32 ÷ 34 mm.

Attention
Le serrage des vis (1) du bras oscillant est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

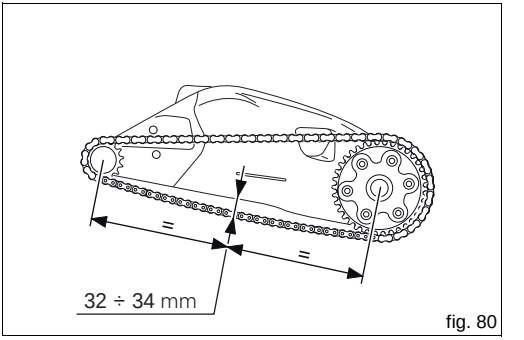


fig. 80

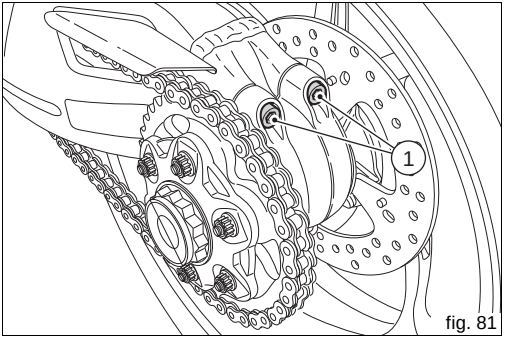


fig. 81

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est à joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.
Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.
Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

F

Remplacement des ampoules feux de route et de croisement

Avant de procéder au remplacement d'une ampoule grillée, s'assurer que l'ampoule de rechange ait des valeurs de tension et de puissance identiques à celles spécifiées au paragraphe « Circuit électrique » de la page 113. Toujours vérifier le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.
La fig. 82 représente la position de l'ampoule (1) feu de croisement (LO), du feu de route (HI) et du feu de position (2).

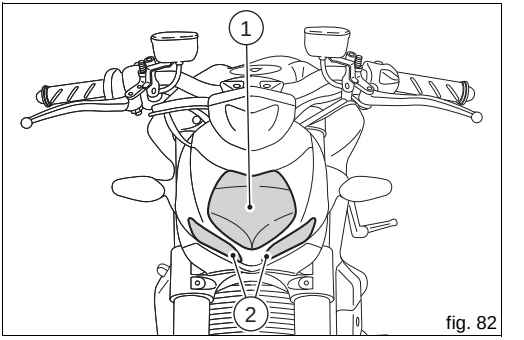


fig. 82

Phare

Important

Pour effectuer l'opération de remplacement de l'ampoule feu de croisement/de route, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

Attention

En cas d'utilisation du motocycle sous la pluie, ou bien après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué.
Si on allume le phare pendant une courte période, la buée du verre sera éliminée.

Clignotants arrière (fig. 83)

Dévisser la vis (1) et séparer les coupelles (2) du support des clignotants.
L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Reposer les coupelles (2) en insérant l'ergot dans le cran correspondant du support des clignotants.

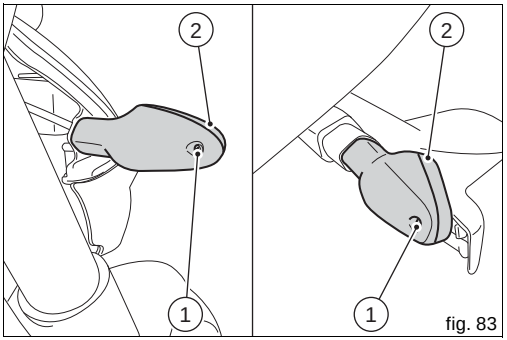


fig. 83

Éclairage plaque d'immatriculation (fig. 84)

Pour avoir accès à l'ampoule de l'éclairage plaque d'immatriculation, ouvrir la protection éclairage plaque d'immatriculation (3), puis sortir et remplacer l'ampoule.

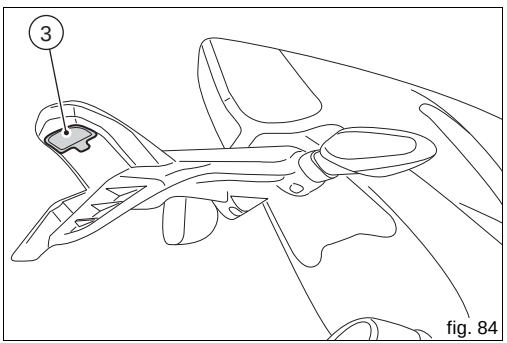


fig. 84

F

Orientation du phare (fig. 85)

Contrôler que le phare soit bien orienté : pneus gonflés à la bonne pression, une personne assise sur sa selle et moto droite parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal, placée en face d'un mur ou d'un écran à une distance de 10 mètres de celui-ci. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.
Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible.
Allumer le feu de croisement :
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10 de la distance entre le sol et le centre du phare.

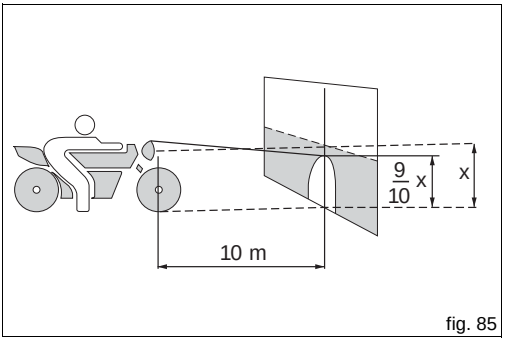


fig. 85

Remarque

La procédure décrite est établie par la réglementation italienne en ce qui concerne la hauteur maximale du faisceau lumineux.
Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

La rectification de l'orientation horizontale du phare gauche peut s'effectuer en agissant sur la vis de réglage (1, fig. 86) placée derrière le phare. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau lumineux vers la droite ou dans l'autre sens pour le déplacer vers la gauche.
La rectification de l'orientation verticale du phare peut s'effectuer en agissant sur la vis de réglage (2, fig. 87) placée derrière le phare. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau lumineux vers le bas ou dans l'autre sens pour le déplacer vers le haut.

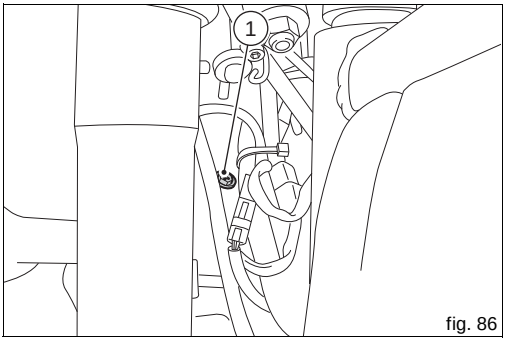


fig. 86

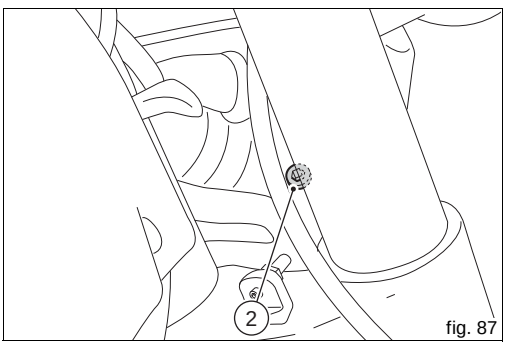


fig. 87

Pneus sans chambre à air (tubeless)

Pression avant :
2,5 bars.
Pression arrière :
2,5 bars.
La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid.
Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ 0,3 bar avant de rouler sur des routes très accidentées

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.
En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.
S'assurer d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression lorsqu'on roule. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Important

S'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 88) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

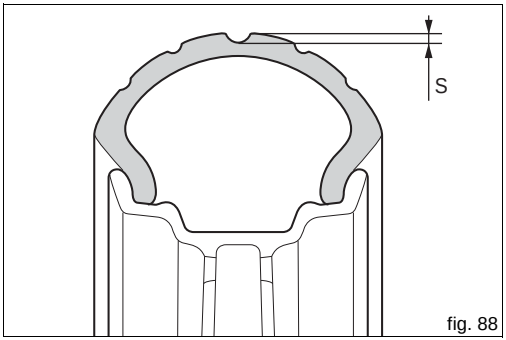


fig. 88

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

F

Contrôle niveau huile moteur (fig. 89)

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le hublot de regard (1) situé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Ôter le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.

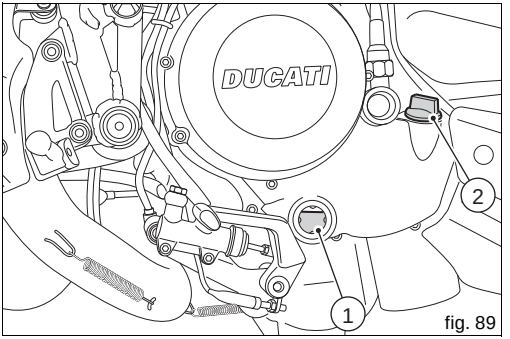


fig. 89

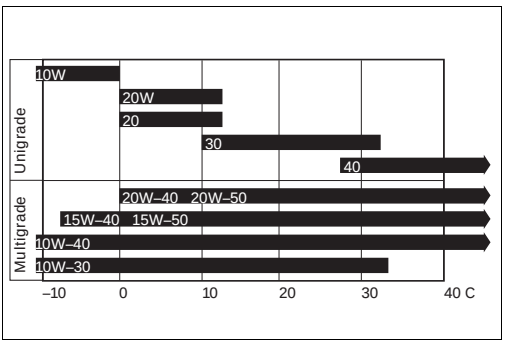
Important

Pour faire vidanger l'huile moteur et remplacer les filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Viscosité

SAE 15W-50

Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 90)

La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.
Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

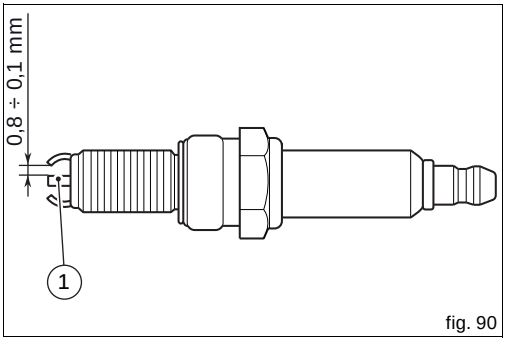


fig. 90

Remarque

Vérifier l'usure de l'électrode centrale et l'écart entre les électrodes qui doit être de :
0,8 ÷ 0,1 mm.

Important

Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

F

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.
Pour nettoyer le plexiglas et la selle, utiliser uniquement de l'eau et du savon neutre.

Important

Ne pas laver la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.
Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs à eau pourrait comporter des grippages ou causer de graves anomalies aux fourches, aux moyeux de roue, au circuit électrique et la formation d'eau de condensation à l'intérieur du phare (buée), aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et silencieux d'échappement, d'où la perte des conditions de sécurité requises du motocycle.

Si quelques parties du moteur sont particulièrement sales ou encrassées, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer le motocycle à l'eau tiède et sécher toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer la formation de buée sur le verre de phare.
Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réaliser un nettoyage général ;
vidanger le réservoir de carburant ;
introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois internes d'un voile protecteur ;
utiliser la béquille de stand pour soutenir la moto ;
débrancher et déposer la batterie.
Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger ou remplacer la batterie.
Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.
La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.), la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

Programme d'entretien : opérations réservées au Concessionnaire

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
Contrôle de la pression de l'huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si besoin est				●		●	
Contrôle et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Remplacement du filtre à air				●		●	
Contrôle de la synchronisation et du ralenti corps à papillons (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de frein et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graissage des câbles de starter/des gaz			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer si besoin est		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Les remplacer si besoin est (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide refroidissement.			●	●	●	●	●
Vidange du liquide de refroidissement					●		
Contrôle du fonctionnement des ventilateurs et de l'étanchéité du circuit de refroidissement			●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●
Vidange de l'huile de la fourche avant					●		
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière			●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

* Effectuer l'intervention d'entretien au premier délai (Km, mi ou mois)

(1) Opération à effectuer uniquement dans le cas où l'on aurait atteint le kilométrage/milles indiqué

Programme d’entretien : opérations réservées au client

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1
	mi x 1 000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de frein et d’embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au Concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer l'intervention d'entretien au premier délai (Km, mi ou mois)

Caractéristiques techniques

Encombrements (mm) (fig. 91)

Poids

En ordre de marche sans carburant :
188 Kg ;

En ordre de marche, sans liquides ni batterie.
169 Kg (Streetfighter) ;
167 Kg (Streetfighter S).
À pleine charge :
390 kg

Attention
Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

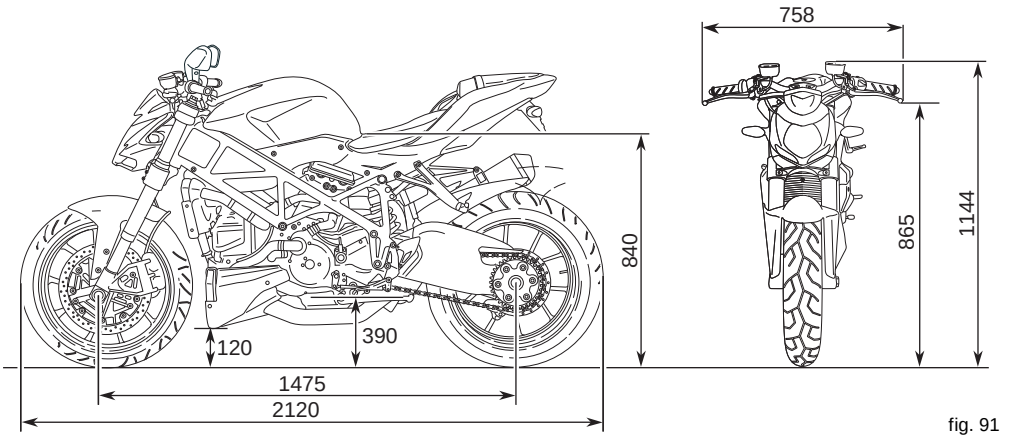


fig. 91

RAVITAILLEMENTS	TYPE	
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 2 dm^3 (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	17 dm^3 (litres)
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,7 dm^3 (litres)
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant uniquement pour le Streetfighter	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	439 cc (par tube)
Fourche avant uniquement pour le Streetfighter S	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	155 mm (par tube) hauteur niveau huile
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35 ÷ 40 % + eau	2,3 dm^3 (litres)

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.
Alésage (mm) :
104
Course (mm) :
64,7
Cylindrée totale (cm^3) :
1099,24
Rapport volumétrique :
12,5 ±0,5:1
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) (kW/CV) :
114 kW/155 CV à 9 500 trs/mn
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
11,7 Kgm/114,6 Nm à 9 500 trs/mn
Régime max. (trs/mn) :
10 700

Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

DESMODROMIQUE, quatre soupapes par cylindre, actionnées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma de la distribution desmodromique

(fig. 92)

1) culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
2) pastille de réglage du culbuteur supérieur ;
3) pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
4) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
5) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
6) arbre à cames ;
7) soupape.

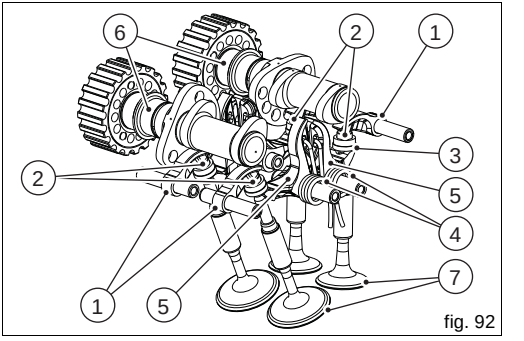


fig. 92

Performances

La vitesse maximale, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougie d'allumage

Marque :
NGK
Type :
MAR10A-J

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillons :
63,9 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 12
Alimentation en essence : 95-98 RON

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.
Matériau de la surface de freinage :
acier.
Matériau de la frette :
aluminium.
Diamètre du disque :
330 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Marque des étriers de frein :
BREMBO
Type :
34-4 pistons.
M4-34.
Garniture :
TT 2910
Type de maître-cylindre :
PR18/19

Arrière

À disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Marque :
BREMBO
Type :
P34C pistons
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11 b.

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante.

Transmission

Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du demi-guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport pignon moteur/couronne embrayage :
32/59
Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.
Rapport pignon sortie boîte de vitesses/couronne arrière :
15/38
Rapports totaux :
1ère 37/15
2e 30/17
3e 28/20
4e 26/22
5e 24/23
6e 23/24

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue arrière par chaîne :
Marque :
DID
Type :
525 HV 2
Dimensions :
5/8“x5/16“
Nombre de maillons :
101+1 maillon ouvert.

Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard ; s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Attention

S'il faut remplacer la couronne arrière, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati. Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irréparablement votre moto.

Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier ALS450.
Angle de braquage (par côté) :
30°

Roues

Jantes en alliage léger à dix branches en « Y » (Streetfighter).
Jantes en alliage léger à cinq branches en « Y » (Streetfighter S).

Avant

Dimensions :
MT 3,50x17".

Arrière

Dimensions :
MT 6,00x17".

Les roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
190/55-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.
Diamètre des tubes porteurs :
43 mm avec traitement TIO.
Débattement sur l'axe des tubes :
127 mm (Streetfighter) ;
120 mm (Streetfighter S).

Arrière

À actionnement progressif obtenue par l'interposition d'un balancier entre le cadre et le pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte du ressort, est articulé au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Course de l'amortisseur :
59,5 mm.
Débattement de la roue :
127 mm.

Système d'échappement

Système d'échappement « 2 en 1 en 2 » allégé, avec catalyseur et sonde lambda. Deux silencieux en acier inox.

Coloris disponibles

Streetfighter

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre coloris noir Racing, jantes coloris gris Graphite.

Blanc Perle Ducati Streetfighter réf. L2909004 (LECLHER) ;
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre coloris noir Racing, jantes coloris gris Graphite.

Streetfighter S

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre et jantes coloris bronze.

Diamond black ;
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre coloris noir Racing, jantes coloris gris Graphite.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
Phare avant :
ampoule type : 1 x H4 (12 V-60/55 W).
Feu de position : À LED (13,5 V - 6,1 W).
Commandes électriques sur le guidon :
clignotants :
Avant : ampoule type : RY10W (12 V-10 W) COLORIS AMBRE
Arrière : ampoule type : RY10W (12 V-10 W) COLORIS AMBRE
Avertisseur sonore.
Contacteurs des feux de stop.
Batterie, 12 V-10 Ah.
ALTERNATEUR 12 V-360 W.
RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE protégé par un fusible de 30A placé sur le solénoïde dans le sous-cadre arrière, côté gauche (12, fig. 95).
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feu arrière et feu stop :
A LED (13,5V-0,3/3,8W).
Lampe de la plaque d'immatriculation :
ampoule type : C5 W (12-5 W).

Remarque

Pour remplacer les ampoules, voir le paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement » à la page 92.

F

Fusibles

Il y a neuf fusibles positionnés dans les boîtes à fusibles qui font fonction de protection des composants électriques. Seulement sept fusibles sont reliés au circuit ; deux sont des fusibles de secours.
Consulter le tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

LÉGENDE BOÎTE À FUSIBLES (fig. 93)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Key-on	10 A
2	Fan (ventilateurs)	7,5 A
3	Light (feux)	15 A
4	Dashboard (tableau de bord)	5 A
5	Injection (injection)	20 A
6	ECU (centrale commande moteur)	5 A
7	Spare (réserve)	20 A
8	Spare (réserve)	15 A

La boîte à fusibles principale (9, fig. 93) est positionnée sous la selle pilote (10, fig. 94). Dévisser les vis (11, fig. 94) fixant la selle pilote au sous-cadre. Déposer la selle pilote (10, fig. 94) du véhicule en la tirant modérément vers l'arrière et en la levant. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

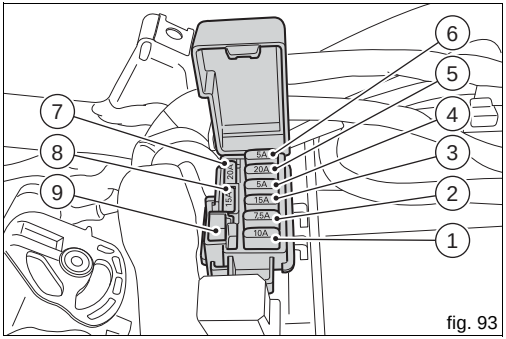


fig. 93

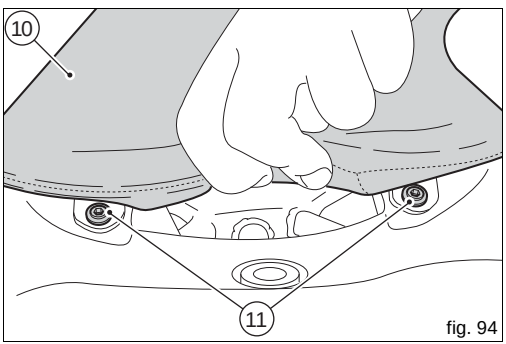


fig. 94

Le fusible (12, fig. 95) protège le régulateur électronique.

Important
Pour avoir accès au fusible (12, fig. 95), il faut s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (13, fig. 96).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, effectuer le remplacement d'un fusible clé de contact en position OFF.

Attention
Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

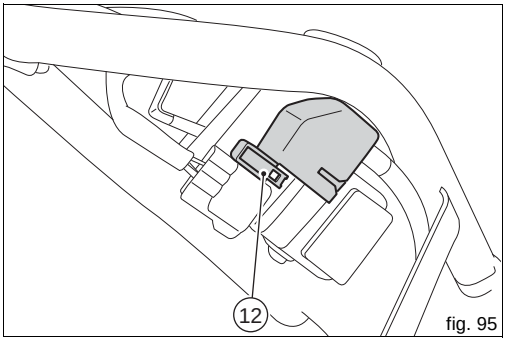


fig. 95

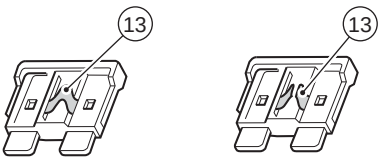


fig. 96

Légende circuit électrique/système d'injection

1) Commutateur droit
2) Commutateur à clé
3) Électroventilateur gauche
4) Électroventilateur droit
5) Démarreur électrique
6) Solénoïde de démarrage
7) Batterie
8) Fusible régulateur
9) Régulateur
10) Alternateur
11) Clignotant arrière droit
12) Feu arrière
13) Éclairage de la plaque d'immatriculation
14) Clignotant arrière gauche
15) Réservoir
16) Moteur pas à pas
17) Relais d'injection
18) Autodiagnostic
19) Bobine cylindre horizontal
20) Bobine cylindre vertical
21) Bougie cylindre horizontal
22) Bougie cylindre vertical
23) Injecteur cylindre horizontal 1
24) Injecteur cylindre vertical 1
25) Potentiomètre papillon
26) Capteur de tours moteur/phase
27) Capteur de température eau
28) Transmetteur de vitesse arrière
29) Béquille latérale
30) Avertisseur sonore
31) Contacteur point mort
32) Contacteur pression huile
33) Contacteur de stop arrière
34) ECU
35) Fusibles
36) Contacteur d'embrayage
37) Contacteur de stop avant
38) Commutateur gauche
39) Antenne Transpondeur
40) Capteur de température air
41) Capteur de temps sur le tour
42) Tableau de bord
43) Relais feux
44) Clignotant avant gauche
45) Phare
46) Feu de position avant droit
47) Clignotant avant droit
48) Dispositif EX-UP
49) Relais ventilateurs
50) Feu de position avant gauche
51) Acquisition de données
52) Sonde Lambda 1
53) Injecteur cylindre horizontal 2
54) Injecteur cylindre vertical 2
55) Sonde Lambda 2
56) Relais allumage
57) DTC
58) Capteur de vitesse avant

Code de couleur des câbles

B Bleu
W Blanc
V Violet
BK Noir
Y Jaune
R Rouge
LB Bleu ciel
GR Gris
G Vert
BN Marron
O Orange
P Rose

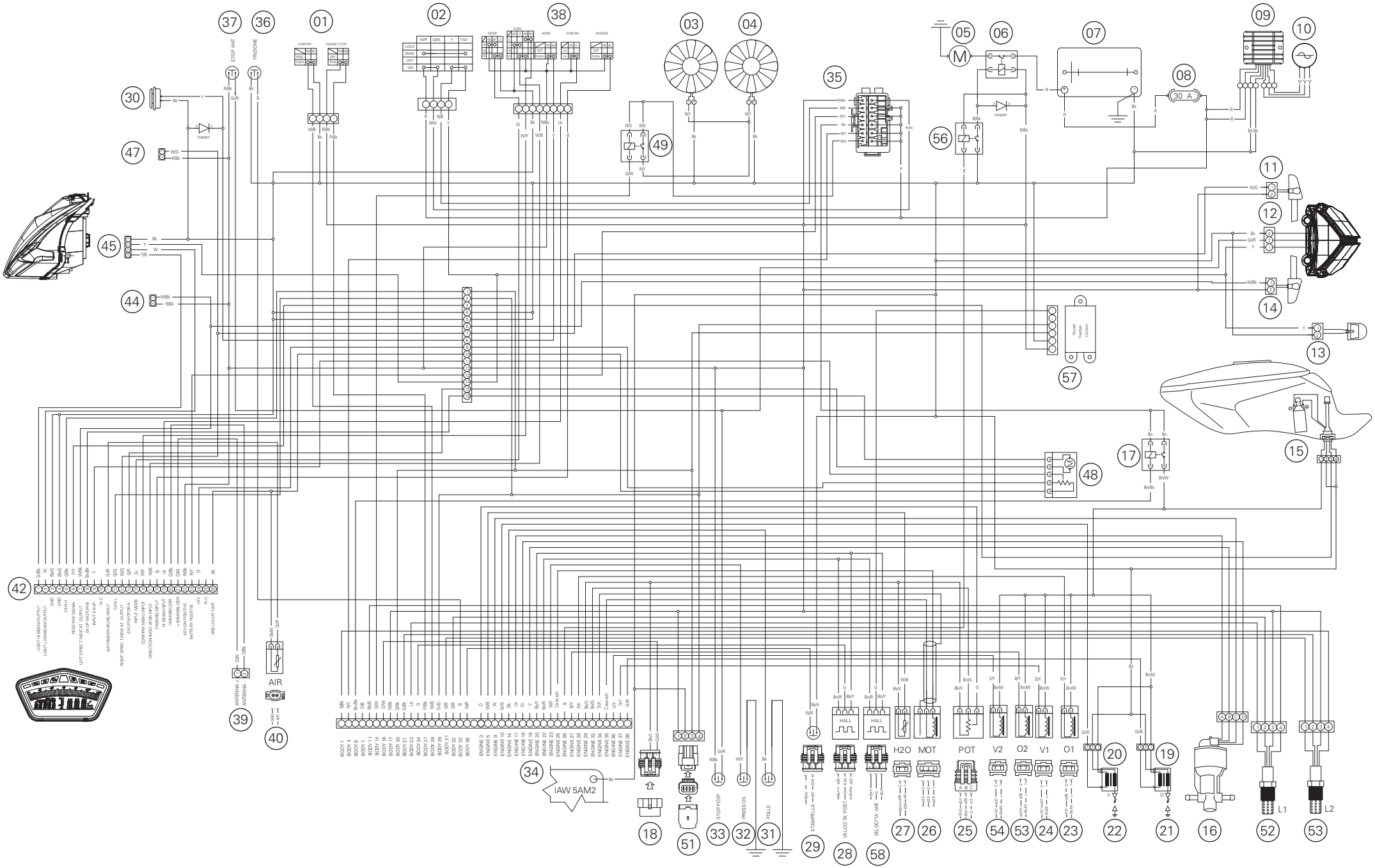
Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

F

Aide-mémoire pour entretiens périodiques

KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1 000			
12 000			
24 000			
36 000			
48 000			
60 000			



STREETFIGHTER / STREETFIGHTER S

Stampato 04/2011 Cod. 913.7.114.1V

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.114.1V